

RÉUNION DU CONSEIL

Lundi 12 novembre 2018

La séance est ouverte par Monsieur Patrick OLLIER, Président de la Métropole du Grand Paris, à 09 heures 25.

M. le Président

Chers collègues, je déclare cette séance ouverte. Avant d'examiner les délibérations, je voudrais que nous accueillions, au sein de notre Conseil métropolitain, Frédéric NICOLAS pour le groupe Les Républicains de Dugny, à la suite de l'annulation par le Conseil d'État de la délibération de la commune qui désignait Michel ADAM. Bienvenue au Conseil métropolitain. Nous attendrons la suite des opérations pour connaître le déroulement futur, ce qui ne dépend pas de la Métropole. Nous désignons comme secrétaire de séance Ivan ITZKOVITCH. Le quorum est atteint, nous pouvons commencer nos travaux.

1/ APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 28 SEPTEMBRE 2018

M. le Président

Nous n'avons reçu aucune observation.

M. KARKULOWSKI

Monsieur le Président, concernant la délibération n°1 relative à la convention-cadre de partenariat, j'avais signalé que je ne pouvais pas prendre part au vote pour des raisons professionnelles, ce qui n'a pas été indiqué dans le procès-verbal.

M. le Président

Nous apporterons cette correction. Merci de l'avoir signalé. Pas d'autres observations ?

Le procès-verbal de la séance du 28 septembre 2018 est approuvé à l'unanimité.

2/ COMPTE-RENDU DE DÉLÉGATIONS D'ATTRIBUTIONS DU CONSEIL DE LA MÉTROPOLE AU BUREAU ET AU PRÉSIDENT EN APPLICATION DE L'ARTICLE L.5211-10 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES 2018

M. le Président

Le compte rendu des délégations qui sont données par le Conseil au Bureau vous a été adressé avec la convocation. Nous n'avons pas reçu d'observation.

Le Compte-rendu de délégations d'attributions du Conseil de la Métropole au Bureau et au Président en application de l'article L.5211-10 du code général des collectivités territoriales est approuvé à l'unanimité.

M. le Président

Avant de passer aux délibérations, je souhaiterais que Gilles CARREZ nous fasse un point d'information, sans débat, qui n'était pas prévu à l'ordre du jour. Vous savez que depuis le mois de juin, nous avons essayé de trouver une solution et avons discuté avec Monsieur COLOMB, puis avec les autres ministres. Une initiative très forte a été prise par le Gouvernement et Gilles a proposé cette initiative parlementaire, adoptée par l'ensemble des groupes. Celle-ci résout le problème de la fameuse dotation intercommunale qui, si elle devait être supprimée, manquerait tant au territoire. Gilles, il est intéressant d'informer notre Conseil métropolitain sur ce qui s'est passé à l'Assemblée.

M. CARREZ (LR-DVD)

Merci, Monsieur le Président. Chers collègues, lors de notre réunion du 28 septembre dernier, nous avons débattu de la prolongation de la dotation d'intercommunalité qui était servie aux EPCI préexistants à la création de la MGP. Du fait que les EPT n'aient pas le statut plein d'EPCI à fiscalité propre, elle avait été prolongée, mais en étant versée à la Métropole du Grand Paris, laquelle l'a rétrocédée, par le biais de la dotation d'équilibre, aux établissements territoriaux. Une quasi-unanimité s'est dégagée pour dire que les EPT avaient absolument besoin, du fait qu'ils avaient repris l'essentiel des compétences des EPCI préexistants, que cette dotation d'intercommunalité, qui s'arrêtait en 2018, continue d'être versée.

J'ai donc proposé un amendement qui a été voté dans la nuit de jeudi à vendredi dernier et qui consiste à prolonger le versement de la dotation d'intercommunalité à la MGP, mais aussi la rétrocession à l'euro/l'euro, par le biais des dotations d'équilibre, de cette dotation d'intercommunalité aux EPT. En contrepartie de cette prolongation qui se ferait sur l'année 2019, il est proposé de suspendre le versement de la dotation de soutien à l'investissement territoriale (DSIT) aux EPT, au titre de 2019.

Les enjeux financiers sont les suivants. La prolongation de la dotation d'intercommunalité, en 2019, représente un peu plus de 54 millions d'euros à la charge de la Métropole du Grand Paris. Le montant de la CVAE n'est pas encore connu, mais nous pensons qu'il sera à hauteur de 40 à 45 millions d'euros.

L'enjeu financier, à hauteur de 30 %, puisque la DSIT ne représente que 50 %, de la CVAE, est donc de l'ordre de 10 à 15 millions d'euros, ce qui représente un effort considérable pour le budget de la Métropole du Grand Paris. Il s'agit de prendre en charge 54 millions d'euros et d'avoir un allègement de dépenses de 10 à 15 millions. Je suis conscient du fait que ce faisant, nous ne résolvons pas l'année 2020, mais nous allons nous mettre au travail pour essayer de trouver une solution. En tout état de cause, à l'horizon de fin 2020, nous aurons à résoudre une affaire beaucoup plus grave puisque la CFE est censée être transférée à la Métropole du Grand Paris.

Ce dispositif a été voté quasiment à l'unanimité, moins quelques abstentions, à l'Assemblée. Je passe maintenant le relais à mes collègues sénateurs qui sont nombreux dans cette salle.

M. le Président

Merci à Gilles CARREZ qui a travaillé avec l'ensemble du groupe politique pour que cette option puisse être adoptée. J'apporte mon soutien total à cette initiative. Je regrette toutefois les polémiques qui n'ont rien à voir avec la dotation intercommunale, mais qui gâchent le plaisir que nous avons de réussir une opération qui n'était pas forcément évidente. Je regrette aussi que nous n'ayons pas pu régler la situation pour 2020. Nous avons fait pour le mieux. Ceci est une autre aventure. Nous en discuterons au cours de l'année prochaine, si l'amendement prospère au Sénat, ce que j'espère. En tout cas, nous sommes prêts à régler les incertitudes. Personnellement, en tant que Président de la Métropole, je n'ai pas d'incertitude et j'accepte tout. Notre but n'est pas de créer des difficultés aux territoires. L'incertitude majeure concerne le montant de la CVAE. Il est très difficile de faire un chèque sur l'avenir. Gilles a très bien travaillé, de telle sorte que les mesures prises nous apportent une sécurité. Nous prenons l'engagement de les honorer. Même si le montant de la CVAE n'est pas celui attendu, nous aménagerons le budget pour réduire l'investissement et apporter plus de soutien aux territoires, comme il a été prévu. Merci, Gilles, pour ton travail. Je présume que tu vas continuer à travailler pour la suite.

Nous allons maintenant passer aux délibérations dont certaines sont stratégiques.

3/ ORDRE DU JOUR – DÉLIBÉRATIONS :

1. Schéma de cohérence territoriale (SCoT) métropolitain – débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

M. le Président

Je voudrais d'abord remercier Philippe DALLIER qui est l'initiateur de l'équipe qui a travaillé sur le SCoT, avant d'avoir à quitter ses fonctions de maire des Pavillons-sous-Bois. Il a fait un travail qui a permis ensuite à Ivan ITZKOVITCH, qui est l'animateur du comité de pilotage de notre SCoT, de poursuivre cette mission. Je remercie tout particulièrement Jacques JP MARTIN qui en tant que président de la commission du projet métropolitain, a préparé le PADD qui est l'ossature du projet métropolitain au sein du SCoT. Sans plus attendre, je passe la parole à Ivan ITZKOVITCH.

M. ITZKOVITCH (UDI-UC)

Merci, Monsieur le Président. Je vais essayer d'être très court et très formel pour introduire ce débat sur les orientations du PADD, projet métropolitain. Le document est, comme il l'indique, un document support du débat. À titre liminaire, je rappelle que nous débattons aujourd'hui sans approuver le document en tant que tel, qui n'est qu'un support. Dans le cadre de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale, l'approbation du PADD n'aura lieu qu'au moment de l'approbation du SCoT.

Ce document est issu des travaux de la commission du projet métropolitain, présidée par Jacques JP MARTIN. Il a fait l'objet d'un certain nombre d'allers et retours entre les groupes politiques, de contributions de la part des EPT, des communes, voire de certaines personnes publiques associées déjà à ce stade. Il a fait l'objet d'une concertation entre techniciens, mais aussi d'une concertation publique, avec notamment le fameux bus du SCoT. Tout cela a permis à nos services, que je remercie, de rédiger un document support, composé de quatre grandes orientations. Ce document a été agrémenté d'un préambule, censé livrer une vision politique synthétisée du document qui comporte 50 pages. Nous souhaitons, en une ou deux pages, donner une vision politique claire de ce que nous voulons. Il a également été agrémenté de 12 orientations prioritaires au commencement des travaux qui nous attendent dès demain sur le document d'orientation et d'objectif.

Ce document n'est pas parfait, mais il n'est pas non plus hors-sol. Il est issu des travaux de l'ensemble des conseillers métropolitains qui y ont largement contribué et je les en remercie. Je laisserai le soin au président MARTIN de présenter le fond tel qu'il ressort des travaux de sa commission, mais pour compléter le cadre de ce document, je rappellerai que ce document n'est pas thématique. Il comprend quatre entrées principales qui se multiplient en sous-parties, mais divers sujets sont abordés à différentes pages. Il est important de le savoir avant d'aborder ce débat.

Je prendrai au hasard trois exemples tout à fait neutres : le rééquilibrage territorial, le polycentrisme et le quartier d'affaires. Sur ces trois sujets éminemment importants, les portes d'entrée du document sont multiples. S'agissant des quartiers d'affaires, une large partie porte sur les tissus urbains et le caractère plurifonctionnel de ces tissus, une partie sur l'attractivité économique et la nécessité de préserver des zones de création d'emplois, mais également une autre partie sur la nécessité de maîtriser nos flux. Chaque partie de ce document parle du polycentrisme ou du rééquilibrage territorial et transpire de ces sujets. C'est pourquoi le préambule du document comprend une partie intitulée « Choix fondateurs ». Ce sont des choix qui sont répétés dans chaque partie du document. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en commission et devant mes collègues du Bureau, je pense qu'il ne faut pas faire une lecture trop thématique de ce document, mais avoir une lecture d'ensemble. Il me semble qu'en ce sens, le préambule, rédigé par l'ensemble des présidents de groupe, apporte une aide précieuse.

Monsieur le Président, je ne serai pas plus long pour permettre au débat de se tenir. Je suis persuadé qu'à l'issue de ce débat riche et constructif, nous pourrons rentrer très sereinement dans la phase de construction du D2O.

M. le Président

Merci, Ivan. Avant de passer la parole à Jacques, je voulais rappeler qu'un travail considérable a été fait et nous permet d'aboutir à ce débat. Huit séances de travail ont eu lieu au sein de la commission du projet métropolitain qui a été élargie à celles et ceux qui ont voulu y participer. J'entends beaucoup de réactions, mais en général de la part de personnes qui ne viennent pas aux réunions, ce qui est regrettable. Plusieurs séances de restitution de ces travaux ont eu lieu dans les conditions du projet métropolitain, le 4 juillet et le 10 octobre dernier. Enfin, trois comités de pilotage se sont réunis pour valider ce document avec Ivan ITZKOVITCH et Jacques JP MARTIN. Deux assemblées plénières ont permis également de travailler, les 5 avril et 22 octobre derniers. Les groupes constitués au Conseil métropolitain ont par ailleurs apporté des contributions. Le 31 octobre dernier, ont ainsi apportées les contributions du groupe Écologistes et Citoyens, du groupe des élus Front de Gauche et Citoyens, du groupe des élus Socialistes et Divers Gauche et du groupe Les Républicains. Le préambule qui a été présenté résulte d'un travail entre les différents groupes, dans le cadre du COPIL du SCoT. Dans ce préambule, nous avons voulu affiner le sujet global et les présidents de groupe ont veillé à ajouter les précisions nécessaires, afin de pouvoir prendre en compte les demandes de tous les groupes. Ces demandes ont été satisfaites à 90 %.

Près de 260 personnes ont été associées à ces travaux depuis que Philippe DALLIER a lancé l'opération avant qu'Ivan ITZKOVITCH prenne le relais. Le bus du SCoT, qui a visité 34 communes, a accueilli plus de 2 500 personnes et a permis 150 heures d'échange et de dialogue avec des personnes qui étaient passionnées par ce SCoT métropolitain. Ce document n'est donc pas le fruit du hasard. Je passe maintenant la parole au président de la commission du projet métropolitain, Jacques JP MARTIN.

M. JP MARTIN (LR-DVD)

Merci, Monsieur le Président. Mes propos ne seront pas très exhaustifs ; je tiens à rappeler simplement les grandes lignes qui sont le résultat d'une convergence d'un certain nombre d'entre nous, au travers de ce préambule qui a été travaillé avec les groupes. À l'issue des travaux pilotés par la commission du projet métropolitain qui a été élargie à l'ensemble des membres du Conseil métropolitain, le présent document, support du débat sur les orientations du PADD, vise à présenter les orientations stratégiques pour le développement de la Métropole, ainsi que les domaines d'intervention prioritaires.

La tentation était grande d'essayer d'être particulièrement précis dans un tel document, mais si nous avons été beaucoup trop précis, au stade où nous sommes, nous aurions fermé le débat du D2O. À partir des grandes orientations qui ont été retenues, il faut que, dans le cadre du D2O, nous puissions rentrer plus dans le détail, mais surtout prendre en compte, dans nos travaux futurs, la diversité des territoires et des communes. En effet, la diversité fait partie de notre lot commun. Vu les compétences des territoires en matière d'aménagement, de PLU, de logement et de politique de la ville et puisque ces territoires n'en sont pas arrivés au même stade dans leurs travaux, il faut absolument travailler avec eux pour que cette stratégie du SCoT qui soumet une orientation générale puisse se transformer en coordination, en convergence entre des territoires qui partagent, avec les

communes, la mission de faire eux-mêmes un plan d'aménagement de développement durable. Certains pourraient considérer que les 12 propositions qui sont faites à la fin de ce document sont très générales et qu'une autre métropole aurait pu y correspondre. Cela n'a pas été voulu par hasard. Nous avons l'intention de nous servir du PADD comme d'un outil de débat entre nous.

Le thème « Vivre en métropolitain » est important et répond à des questions qui avaient été posées par un certain nombre de conseillers. Vivre en métropolitain, c'est faire en sorte qu'aucun lieu n'exclut personne, que tous en soient citoyens et puissent choisir leur mode de vie et leur lieu d'habitation, du calme de la lisière de la forêt à l'intensité de l'hypercentre. Pour nous, la métropole n'est pas homogène et le but n'est pas de faire marcher tout le monde au même rythme. Nous devons tenir compte des diversités de chacun. Pour ce faire, nous devons sortir de nos vieilles politiques de zonage et développer les solidarités entre les territoires, ce qui est aussi l'une des grandes ambitions de ce PADD.

Quels sont les choix fondateurs de ce projet ? D'abord le droit à la Métropole, premier aspect auquel nous devons penser, c'est-à-dire :

- Pouvoir disposer d'un logement adapté à ses besoins et à ses ressources ;
- Garantir une plus grande égalité des chances en luttant contre les effets ségrégatifs, notamment scolaires et en favorisant l'accès à l'emploi et à la formation ;
- Promouvoir la diversité économique sur tout le territoire ;
- Bénéficier des services de mobilité efficaces et diversifiés pour tous les déplacements quotidiens ;
- Assurer un niveau de qualité et une égalité d'accès aux services et équipements publics, ainsi qu'aux commerces ;
- Offrir à tous un cadre de vie agréable et sûr ;
- Promouvoir une identité et une appartenance métropolitaine.

Concernant la transition écologique qui est sous-jacente à l'ensemble des travaux qui ont été réalisés, il s'agit de :

- Mieux respirer et protéger la santé des habitants, en accompagnant notamment la transformation des mobilités.
- Aller vers la métropole zéro carbone, ce qui est une ambition partagée. Nous verrons d'ailleurs, dans le dossier suivant, qu'il y a matière à travailler ensemble.
- Intégrer de façon systématique l'économie circulaire, la réduction des déchets et développer une logistique urbaine résiliente et innovante.
- Adapter la ville aux changements climatiques et aux risques environnementaux, notamment aux inondations.
- Réintégrer la nature et l'agriculture en ville.
- Favoriser la biodiversité.

- Préserver la ressource en eau en qualité, comme en quantité et reconquérir les cours d'eau métropolitains.
- Arrêter la consommation des espaces naturels et agricoles restants en procédant à la reconquête de la pleine terre via à désimperméabilisation.

Les 12 orientations prioritaires ne sont pas classées par ordre d'importance. Toutes sont aussi importantes les unes que les autres. Il n'empêche que l'ensemble du PADD a pour socle deux points importants :

- Améliorer la qualité de vie de l'ensemble des habitants de cette métropole, des communes et des territoires qui la composent ;
- Prévenir les inégalités sociales et territoriales tout en conservant la diversité des territoires.

Les 12 orientations sont les suivantes.

- Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions. Pourquoi polycentrique ? Parce qu'il y a matière à travailler en proximité, dans les communes et les territoires. Le but n'est pas de spécialiser telle commune ou tel territoire, mais de travailler globalement.
- Embellir la métropole et révéler les paysages.
- Renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville.
- Renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment les continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle.
- Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement.
- S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique.
- Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris, au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde. Cette partie est très importante car l'introduction de la culture dans notre démarche est un élément structurant particulièrement fort.
- Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains.
- Agir pour la qualité de l'air. Nous en parlerons tout à l'heure.
- Transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible.
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transport en commun et tisser les liens entre territoires.
- Confirmer la place de la métropole comme première créatrice de richesse en France, en confortant les fonctions politiques et la diversité économique.

Il était important aussi d'engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets, d'organiser la transition énergétique, de maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales.

Nous nous sommes mis d'accord sur ces grandes lignes. Dans la phase suivante, il vous appartient désormais, séquence par séquence, au travers du comité de pilotage élargi, de faire un travail de fourmi pour essayer de donner du corps et de la consistance à toutes ces grandes orientations, sachant que la Métropole du Grand Paris sera d'autant plus forte qu'elle aura noué des partenariats avec les territoires qui l'entourent. Je ne parle pas des territoires qui la composent, mais bien des territoires qui l'entourent. Le SCoT porte une métropole de toutes les échelles qui inscrit son développement dans une complémentarité de visions avec ses territoires, les territoires voisins et au-delà les métropoles régionales, européennes et mondiales. La métropole souhaitable et le chemin pour y accéder restent un chantier qui ne fait que commencer.

M. le Président

Merci, Monsieur le Président, pour cet excellent rapport et comme tu viens de le dire, le travail ne fait que commencer. Avant de passer la parole aux présidents des groupes, je voudrais vous rappeler la mécanique de construction du futur SCoT. Nous sommes engagés dans la mise en œuvre des quatre actes obligatoires pour aboutir à un schéma de cohérence territoriale. Nous avons réalisé le rapport de présentation. Aujourd'hui, nous débattons sur le PADD qui ne fera pas l'objet d'un vote. Nous avons reçu des contributions de la part des groupes et des Villes. Le travail commencera dès le mois prochain pour mettre en place le document d'orientation et d'objectif. C'est là, cher Président MARTIN et cher Ivan ITZKOVITCH, que le partenariat entre les communes devra être fort. Le document socle présenté aujourd'hui n'est pas opposable. En revanche, lorsqu'il sera voté, le D2O deviendra opposable aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux, comme le veut la loi. L'aventure est donc appelée à devenir plus constructive. Dès lors, je souhaite vraiment que celles et ceux qui sont inscrits dans les différentes commissions y participent parce que les débats seront forcément passionnants.

Les futurs travaux du D2O devront partir de ce document socle. Ont eu lieu quatre réunions du G12, c'est-à-dire des Directeurs Généraux des services des territoires qui ont été mobilisés sur le plan technique, ainsi que deux réunions du G131, c'est-à-dire des 131 Directeurs Généraux des Villes. Ces rencontres s'ajoutent aux réunions dont j'ai parlé tout à l'heure et démontrent qu'un travail sérieux a été réalisé jusqu'à présent. Nous avons reçu quatre contributions de communes : Plessis-Robinson, Paris, avec une annexe, une synthèse et une carte d'ailleurs, Gennevilliers et Nanterre. Cinq contributions des territoires nous ont également été adressées : Plaine Commune, Est Ensemble, Vallée Sud Grand Paris, Grand Paris Seine Ouest et Boucles Nord de Seine, avec en annexe la stratégie territoriale de l'EPT 5. Nous avons tenu le plus grand compte de ces contributions. Nous avons essayé d'intégrer leurs documents socles, ce qui semblait cohérent. Je remercie Jacques JP MARTIN et Ivan ITZKOVITCH d'avoir fait l'effort du grand écart. Nous avons reçu également dix contributions de partenaires publics : la contribution de HAROPA Ports de Paris, la contribution du Syndicat des eaux d'Île-de-France, de la CCI Île-de-France, de la Chambre des métiers et de l'artisanat, la contribution du Syndicat interdépartemental de l'assainissement de l'agglomération parisienne (le SIAP), une note d'enjeu de l'État, une contribution du Conseil départemental du Val d'Oise, une contribution de l'ARS et de l'ADEME Île-de-France, une contribution des SAGE (Schémas d'aménagement et de gestion des

eaux), une contribution du groupe ADP, du groupe GRDF, une contribution de RTE et enfin, une contribution de la Société du Grand Paris. Parallèlement, nous avons tenu des ateliers thématiques, sur différents thèmes : « Place de la métropole dans le monde », « Diversité économique de la métropole », « Qualité de vie dans la métropole », « Qualité urbaine », « Métropole zéro carbone » et « Métropole robuste face aux changements climatiques ».

Il me paraissait important de rappeler toutes ces actions car à partir du débat d'aujourd'hui, des contributions des groupes et des intervenants dont nous tiendrons le plus grand compte, nous engagerons, dès novembre, la discussion sur le D2O.

Mme BARRATI-ELBAZ (PS-DVG)

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais à mon tour saluer le travail réalisé sur ce sujet sensible qui va nous engager pour de nombreuses années et nous amène à partager une vision commune sur l'avenir de la métropole, ce qui n'est pas toujours évident. Je voudrais saluer d'abord la concertation publique, avec la tentative d'associer pour la première fois, me semble-t-il, nos concitoyens à nos débats. Cet exercice n'a pas été facile. Je voulais le souligner et nous engager à poursuivre la nécessaire association de nos concitoyens au débat et au vote de documents stratégiques qui concernent leur avenir dans les prochaines années. Je voulais saluer notamment, comme vous l'avez fait, les contributions très fortes de Paris et d'Est Ensemble à l'élaboration du document initial. La contribution de Paris avait d'ailleurs fait l'objet d'un débat démocratique au sein du Conseil de Paris, ce qui n'est pas le cas de l'ensemble des contributions des collectivités que vous avez reçues. Je veux saluer enfin les contributions qui ont été faites plus récemment par mon groupe et dont une partie seulement a été intégrée dans le document, beaucoup moins que les 90 % que vous annoncez. Cela montre toutefois que le débat est possible et que vous pouvez compter sur notre groupe pour continuer à proposer des contributions, des amendements et à participer pleinement au débat. D'ailleurs, plusieurs élus de mon groupe prendront la parole après moi.

Depuis le début, nous avons porté l'idée que notre métropole a beaucoup d'atouts, mais qu'elle connaît aussi de nombreux déséquilibres et qu'il nous faudrait contribuer à les réduire. Ce document support à ce débat – je remercie notre collègue Ivan ITZKOVITCH d'avoir précisé clairement le statut de ce document, ce qui est important pour nous – a été retravaillé, mais il manque, à notre sens, des nécessaires iconographies et cartographies qui permettent d'afficher très clairement les déséquilibres de notre métropole. Notre groupe ne voit pas comment nous pouvons continuer à débattre sur l'aménagement de notre métropole sans mettre en image et cartographier ses axes de développement. Cela nous semble indispensable.

Je voudrais saluer aussi l'ajout du préambule politique dans lequel nous nous retrouvons pleinement et qui nécessitera probablement des aménagements supplémentaires pour que l'ensemble des documents présentent notamment une certaine cohérence politique.

Nous porterons nos amendements sur la nécessaire notion de rééquilibrage territorial, mais aussi sur l'idée que l'attractivité de notre métropole ne peut être basée uniquement sur sa performance économique, mais également sur la qualité de vie de nos concitoyens. Or aujourd'hui, un métropolitain sur deux se dit prêt à déménager pour trouver ailleurs, sur le territoire national, une meilleure qualité de vie. Il nous faut donc prouver notre capacité à retenir ces habitants, dans leur diversité, afin qu'ils puissent continuer à travailler et à vivre correctement dans cette métropole.

Fidèles à l'expression politique de notre groupe, nous continuerons à porter des propositions tournées vers la solidarité entre les territoires, mais également à relever toute une série d'enjeux, notamment le nécessaire rééquilibrage entre habitat et emploi sur toutes les zones de la métropole, l'indispensable amélioration du parcours résidentiel qui nécessite de toujours mettre en œuvre une augmentation du logement social de tous les types, du spécifique au moins spécifique, sur l'ensemble du territoire. Il convient également de lutter contre les effets ségrégatifs en visant prioritairement les quartiers prioritaires, mais aussi contre la ségrégation scolaire. J'espère par ailleurs que nous aboutirons tout à l'heure à des propositions fortes en matière d'amélioration de l'air, liée notamment à la mobilité durable.

Nos contributions ont déjà été prises en compte partiellement et nous continuerons à en faire. Nous serons très attentifs au statut des contributions qui seront faites ici. Notre groupe s'attachera à faire des contributions pour que tous nos concitoyens aient droit à cette métropole, pour mieux vivre ensemble, mieux habiter, mieux respirer, mieux innover. Si je comprends le nécessaire respect de certaines diversités, nous serons vigilants à ce que ces diversités ne soient pas subies par nos concitoyens et à ce que chacun ait les mêmes chances de se développer et de vivre harmonieusement dans nos territoires, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Nous espérons que ce texte contribuera à réduire ces inégalités. Je vous remercie.

M. le Président

Merci Madame la Présidente. Monsieur Pascal BEAUDET, le Président du groupe Front de Gauche.

M. BEAUDET (FG)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, chers collègues, le débat que nous avons ce matin est d'une grande importance et je sais que d'autres élus de mon groupe interviendront sur ce sujet. Ce document n'est pas à proprement parler le PADD, mais tout ce qui sera dit lors de ce Conseil métropolitain nourrira, je l'espère, sa rédaction future. Notre séance ne vaut donc pas approbation du PADD, comme l'a rappelé le rapporteur de cette délibération.

Sur le fond, nous croyons que le document support ne prend pas les choses par le bon bout. Nous avons eu entre nous de vives discussions sur la question de l'ordre des différentes parties, ainsi que sur la porte d'entrée, dans le document, du sujet métropolitain. Nous sommes un certain nombre à penser que nous devrions partir des habitants de nos territoires, de leurs besoins et de leurs

aspirations. Nous ne construirons pas la Métropole du Grand Paris en cherchant en affectation des investisseurs. Si nous faisons cette erreur, c'est tout notre projet métropolitain qui pourrait en pâtir.

Une métropole active, c'est avant tout une métropole dans laquelle nous voulons habiter pour sa qualité de vie, ses emplois de qualité, ses logements abordables, son environnement vivable, ses services publics, une métropole qui rayonne car elle (*inaudible 40.54*). Aujourd'hui, toutes les populations qui ont les moyens de choisir, car elles ont un certain revenu, quittent la métropole, remplacées par des populations qui n'ont pas d'autres choix que de venir en raison de la concentration d'emplois et d'offres de formation. Cela doit nous interroger. Elles veulent partir pour des raisons de cadre de vie, de temps de transport, d'environnement, d'absence de logements abordables. Voilà les priorités que nous devrions affirmer dans notre PADD. La Métropole du Grand Paris n'a pas vocation à grossir sans cesse, à attirer, comme un aimant, toutes les populations, les richesses, les emplois. La région capitale de la France a aussi le devoir de se penser au-delà de ses propres frontières pour ne pas accentuer la fracture avec le reste du pays.

Vous comprendrez que pour nous, ce document support est encore trop déséquilibré, penche encore trop vers la notion de compétitivité, alors qu'il y a tout à faire en matière de solidarité, de rééquilibrage, en matière de logement, d'emploi, mais aussi (*inaudible 42.00*). De la même manière, nous déplorons la grande frilosité à intégrer dans notre PADD des sujets qui ne sont certes pas de la compétence de la MGP, mais qui ont une grande importance dans la vie de nos concitoyens métropolitains : l'accès à la santé, les équipements culturels de proximité, les inégalités en matière d'éducation.

Je vous informe d'ores et déjà, Monsieur le Président, qu'en plus de nos interventions, je vous ferai parvenir, dans les prochains jours, un courrier rassemblant l'ensemble des propositions des élus de mon groupe que nous souhaitons voir figurer dans le PADD.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Monsieur CONTASSOT pour le groupe écologiste.

M. CONTASSOT (EC)

Monsieur le Président, mes chers collègues, qui peut nier la nécessité d'avoir un projet pour l'ensemble de la Métropole du Grand Paris ? Faut-il rappeler ici ce qui se disait avant la création de notre institution ? Tout le monde reconnaissait qu'il manquait un échelon de coordination au niveau de la zone urbaine dense, pour régler de nombreux dossiers. Nous allons donc franchir aujourd'hui une étape importante en nous prononçant sur le projet de PADD. Le diagnostic sur l'état de la métropole montre bien les ambivalences de notre territoire. Si la métropole dispose d'atouts incontestables, qui en font une métropole rayonnante, elle a aussi des faiblesses qui lui nuisent et pèsent sur les habitants. Le niveau de pollution, la crise du logement, les difficultés à se déplacer, les inégalités entre territoires sont incontestablement des points à améliorer.

Le plan climat air énergie métropolitain d'aujourd'hui et le plan métropolitain de l'hébergement et de l'habitat, d'ici quelques semaines, apporteront certaines des réponses, mais il faut agir en cohérence à partir d'une vision globale écologique, sociale, démocratique et non plus en silo ou territoire par territoire. L'objectif du PADD est de mettre en scène la vision du projet métropolitain et donc les lignes de force de ce qui définira la politique à mettre en œuvre.

Nous avons noté avec satisfaction que le projet de PADD reprend des idées fortes qui nous tiennent à cœur. J'en cite quelques-unes. D'abord, une métropole accueillante, inclusive, équilibrée. Le rééquilibrage entre les territoires de la métropole doit être la priorité de notre action : rééquilibrage emploi/logement, rééquilibrage pour maintenir les services publics de proximité, rééquilibrage pour que tous les territoires disposent des mêmes aménités. Ce que nous avons commencé à faire avec le FIM, et demain, je l'espère, avec le FIMACS, doit être poursuivi et amplifié, ce qui nécessite que l'EPA donne à la Métropole de réels moyens d'agir, sans pour autant réduire les marges d'action des EPT et des communes.

Deuxième exemple : une métropole où il fait bon vivre pour tous. Dans ce domaine, la priorité est assez évidente. Il faut d'urgence réduire les pollutions pour arrêter de voir des milliers de nos concitoyens mourir prématurément chaque année, faute de volonté politique de prendre les bonnes décisions. Nous ne pouvons plus attendre des échéances lointaines en regardant ailleurs. Si le débat sur la ZFE nous permettra certainement d'avancer, il est crucial que la PADD rappelle nos ambitions. Mieux vivre dans la MGP, c'est aussi remettre de la nature là où le béton a trop tendance à être le seul à pousser. Nous devons garantir la préservation des terres agricoles existantes et renforcer les espaces de pleine terre, comme le prévoit le plan climat car 80 de nos 131 communes sont carencées en la matière.

Troisième exemple : une métropole sobre en ressources et plus résiliente. Les énergies vont voir leur coût augmenter considérablement dans les prochaines années. Ne pas le voir, ne pas le croire est illusoire. Cela tient avant tout à l'accroissement mondial de la demande et aux décisions unilatérales, notamment des États-Unis, d'autre part. Si nous ne voulons pas accroître la précarité énergétique, il faut investir massivement dans la rénovation thermique des bâtiments, dans une offre de transport en commun considérablement améliorée, dans le développement de l'économie circulaire, dans le recours à des matériaux bio-sourcés, dans la production d'énergies renouvelables chaque fois que possible et bien sûr dans le maintien ou la reconstitution de la biodiversité par l'arrêt de toute imperméabilisation des sols.

Le document qui nous est présenté comme base pour le futur PADD évoque plus ou moins ces questions et le temps court dont nous avons disposé n'a pas permis d'aller au terme des échanges, même si je veux saluer ici le travail réalisé par les équipes de la Métropole, l'AMO et l'engagement personnel d'Ivan ITZKOVITCH. Il faudra poursuivre ce travail, le préciser, l'enrichir, afin que le projet de la Métropole devienne un projet de référence pour les métropoles qui sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans tous les domaines.

À ce stade, nous avons tout à fait conscience que ce projet n'est pas tout à fait celui que nous aurions proposé si nous étions aux responsabilités. Pour nous, en particulier, le PADD doit affirmer en priorité les enjeux de qualité de vie de nos concitoyens, l'égal accès aux aménités et la résilience plutôt que d'ouvrir sur les enjeux de la « ville-monde ». Nous tenons néanmoins à saluer le travail réalisé qui a permis d'arriver à un équilibre, sinon totalement satisfaisant, du moins acceptable.

Nous proposerons également qu'une concertation citoyenne sans précédent s'engage sur ce PADD, en y consacrant des moyens importants car il n'y aura pas de métropole sans les métropolitains. Le calendrier de la suite du travail sur le PADD doit permettre un réel temps d'échange et d'appropriation au sein des collectivités et de réaction de la part des communes, en lien avec les territoires. Nous donnerons donc acte du débat intervenu et vous pouvez compter sur notre groupe pour être aussi engagé pour la suite que nous l'avons été jusqu'à présent. Je vous remercie.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Monsieur CESARI pour le groupe Les Républicains.

M. CESARI (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Au nom de mon groupe, je veux d'abord remercier l'administration et tous les élus qui ont, aux côtés de la population, participé au débat pour élaborer ce document prétexte. Vous parliez d'un document socle, Monsieur le Président, ce qui est tout à fait le cas. Nous sommes au niveau 0, nous allons élaborer et bâtir le SCoT à partir de ce document prétexte. Comme dans tous les documents prétextes – l'écho s'en est fait au travers des propos de mes collègues présidents de groupe – chacun y voit des insatisfactions. Nous avons toutefois la satisfaction globale de disposer d'un document qui a permis de déterminer une vision partagée. Si cette vision partagée peut être satisfaisante et nous rassembler, il faudra être vigilant, dans les futurs débats, pour que la politique politicienne, au sens le plus électoral du terme, ne vienne pas perturber les travaux de cette Métropole en devenir.

Notre groupe sera particulièrement attaché et veillera à ce que l'équilibre nécessaire et les solutions à trouver pour aider les territoires les plus en difficulté, ce qui est un objectif partagé par tous, ne se fassent pas dans une logique facile qui consiste à déshabiller Paul pour habiller Pierre. Il ne faut pas que le rééquilibrage se fasse au détriment des territoires les plus dynamiques, ceux qui créent de la richesse. Cette démarche d'équilibre des territoires doit se faire, de manière volontaire, par l'accroissement des moyens mis à disposition de ceux qui en ont le plus besoin.

Pour ce qui est du document lui-même, nous avons trouvé le moyen d'élaborer une vision partagée de l'avenir. Celle-ci doit nous permettre de répondre à notre objectif qui est d'élaborer une métropole monde tout en plaçant au cœur de nos priorités l'amélioration de la qualité de vie des habitants, avec l'exigence de construire une métropole résiliente et sobre. Ce document est construit autour de deux choix fondateurs et transversaux, ce qui est à souligner car pour une fois, nous ne raisonnons pas en

silos. Nous avons réalisé un réel travail transversal. Ce document, proposé aujourd'hui au débat, doit permettre d'éclairer la création du futur document d'objectif et d'orientation qui aura la charge de créer les conditions de rayonnement, de l'attractivité du territoire et de la qualité de vie des habitants. Nous devons finalement élaborer un droit à la métropole et à la transition écologique.

M. le Président

Je passe maintenant la parole à Carine PETIT.

Mme PETIT (PS-DVG)

Merci pour ce travail qui a été mené dans différents cadres de débat de la Métropole : commission, assemblée des maires, Bureau de la Métropole. Au nom de mon groupe, nous sommes plutôt heureux que les débats ne soient pas fermés, comme l'a dit Ivan ITZKOVITCH et qu'au contraire, nous devons maintenant partager des objectifs beaucoup plus opérationnels et précis qui devraient être pris en compte dans le D2O, le document d'orientation et d'objectif que nous devons élaborer. Nous regrettons que certains chiffres de diagnostic ne soient pas repris dans ce PADD. Comme pour le SCoT, le PMHH ou le FIM, nous aimons rappeler des objectifs très concrets et opérationnels de rééquilibrage territorial et de réduction des inégalités. Nous le porterons à nouveau dans le D2O et dans les différents grands documents stratégiques de notre Métropole, sur le logement et le parcours résidentiel qui font partie des choix fondateurs rappelés dans ce PADD : disposer d'un logement adapté à ses besoins et à ses ressources. Ils font partie aussi du droit à la métropole. Nous reprendrons prochainement nos propositions sur le logement social, le parcours résidentiel, la mobilisation du parc privé. Nous pensons que la Métropole doit se doter d'outils beaucoup plus innovants et forts sur le bâti, le foncier et l'habitat participatif. Sur le logement notamment, certains sujets ont trop souffert d'une absence de gouvernance à la bonne échelle. Je vous remercie.

M. le Président

Madame Danièle PRÉMEL.

Mme PRÉMEL (FG)

Merci Monsieur le Président. Je me félicite que la culture ait toute sa place dans le PADD, mais je voudrais éclairer cette orientation par quelques points qui me semblent fondamentaux. Pour la Métropole, la culture ne doit pas se limiter aux seuls réseaux des structures et établissements culturels labellisés. Elle doit s'inscrire dans le respect du local, dans sa singularité, son histoire et sa richesse. À ce titre, il ne peut exister une politique culturelle métropolitaine qui s'imposerait sur son territoire. La culture de demain se fabrique grâce à ce travail de fond, valorisant les artistes amateurs, comme professionnels, favorisant l'émergence, soutenant la très grande majorité des compagnies et associations de terrain. Il nous faut regarder la réalité culturelle dans son ensemble et dans toutes ses acceptations, réinterroger ses équilibres en termes de réduction des inégalités territoriales, des contradictions, des impasses et de son potentiel. La culture est un principe actif qui mêle des pratiques (faits et art, art et espace public, créativité, patrimoine) tout comme elle mêle des catégories de pratiquants, en dépassant la marchandisation et la consumérisation.

Pour la Métropole, il s'agit bien :

- de mobiliser tous les acteurs labellisés et reconnus au projet territorial commun ;
- de faciliter l'engagement des habitants à travers une démarche relevant de l'éducation populaire dans laquelle les individus sont co-acteurs de leur devenir ;
- d'investir dans la révolution numérique comme outil d'appropriation et de l'identité métropolitaine ;
- de co-construire une représentation partagée par tous les habitants de la métropole, dans un récit métropolitain ;
- de donner à la culture toute sa place, en faire un levier de qualité de vie citoyenne, d'égalité et d'émancipation des habitants et du vivre ensemble.

Pour passer de l'intentionnalité à l'acte, il nous faudrait mettre en place une instance de coopération métropolitaine de la culture. Pour finir, je partagerai les ambitions de l'association des directeurs et directrices des Affaires culturelles de l'Île-de-France : « Par l'art et la culture, faire vivre en faisant des progrès ». Je vous remercie.

M. le Président

Merci Madame la Vice-Présidente. Monsieur Jacques BAUDRIER.

M. BAUDRIER (FG)

Je souhaite intervenir pour insister sur quelques lacunes ou points saillants de ce document. Il me semble difficile d'aborder la question de l'équilibre habitat/emploi telle qu'elle l'est dans ce texte, alors que les constats objectifs des six premiers mois de l'année 2018 nous ont démontré qu'avec plus d'un million de mètres carrés agréés en Île-de-France dont 400 000 pour la seule zone de la Défense, le déséquilibre habitat/emploi en Île-de-France et dans la métropole ne s'est jamais autant aggravé qu'au cours de cette année 2018. Il y a donc une contradiction à évoquer un rééquilibrage tout en valorisant, quelques pages plus loin, le pôle de la Défense. À un moment, il faudra choisir. On ne peut pas rééquilibrer l'habitat et l'emploi dans notre métropole et en Île-de-France et continuer le développement de la Défense tel qu'il se fait, de façon plus accélérée que jamais.

La même question de rééquilibrage se pose à l'échelle du reste de la métropole par rapport au reste de l'Île-de-France. De notre point de vue, le développement des autres territoires n'est pas suffisamment abordé, notamment de la grande couronne, qui ne fait pas partie de la métropole et qui voit son taux d'emploi chuter. Il y a un risque important de décrochage. La métropole ne peut pas vivre sans le reste de l'agglomération.

D'autres sujets ne nous semblent pas abordés de façon assez volontariste. Il est question du commerce dans les centres-villes, des mobilités douces ou de la nature en ville, mais de notre point de vue, il faut aller plus loin et dire que les formes de commerce, génératrices de déplacements automobiles, comme les hypermarchés et les centres commerciaux, ne sont pas l'avenir du

commerce en Île-de-France, sauf à vouloir vider les centres-villes. Il faut être beaucoup plus volontariste sur la part modale du vélo. Il faut affirmer clairement la nécessité de créer de nouveaux espaces verts et de nouveaux parcs. Enfin, il est signalé qu'il existerait une offre dense de services publics de proximité. De notre point de vue, elle est très insuffisante dans de nombreux territoires. Ce qualificatif ne nous convient donc pas.

M. le Président

Merci. Je crois que le président de votre groupe a déjà évoqué ce sujet. Sylvine THOMASSIN.

Mme THOMASSIN (PS-DVG)

Monsieur le Président, mes chers collègues, au nom du groupe socialiste et divers gauche, nous voulons également porter une contribution pour un objectif d'un meilleur équilibre spatial habitat/emploi, en continuité des propos de Monsieur BAUDRIER. Nous en sommes à la phase du PADD, juste avant la réalisation finale du projet métropolitain et l'élaboration du D2O, document d'orientation et d'objectif. Le déséquilibre spatial entre le logement et l'emploi, dans la métropole, favorise tous les trajets pendulaires et la saturation de nos infrastructures de transport. Notre région détient d'ailleurs le record national des temps de transport entre le domicile et le travail, ce qui nuit à la qualité de vie des habitants et donc à l'attractivité de notre métropole. Nous pensons qu'il faut mieux équilibrer ces grandes fonctions urbaines habitat/travail, non seulement en prenant appui sur les pôles de développement, comme les futurs quartiers des gares du Grand Paris Express, même si j'aurais préféré, à titre personnel, que la ligne 15 Est notamment ne soit pas reportée d'au moins cinq ans, mais aussi en favorisant une meilleure mixité de fonctions dans les zones déjà bien desservies en transport où l'emploi est aujourd'hui sous-représenté. À l'inverse, dans les zones surreprésentées en emploi qui ont un déficit de logements, il est nécessaire de réguler le développement de nouvelles surfaces de bureaux, de protéger l'habitat existant et de favoriser la création de logements, y compris par la mutation de surfaces de bureaux. Outre les outils réglementaires, les projets de développement territorial tel que l'Arc de l'innovation ou des opérations d'intérêt métropolitain pourraient se mettre au service de ce rééquilibrage. Enfin, toujours dans un objectif de limitation de ces trajets pendulaires, les projets de *co-working* et de télétravail devront être fortement encouragés, y compris au sein des administrations publiques d'ailleurs et en partenariat notamment avec les territoires, dans la grande couronne parisienne. Nous portons donc cette contribution.

M. le Président

Merci. Corinne VALLS.

Mme VALLS (PS-DVG)

Merci Monsieur le Président. Mes chers collègues, comme l'a dit notre présidente Catherine BARATTI-ELBAZ, notre groupe a particulièrement à cœur de faire vivre pleinement ces droits à la métropole. C'est pourquoi nous proposons une contribution relative à la lutte contre les effets ségrégatifs. Nous estimons en effet que le projet métropolitain ne pourra pas raisonnablement tenir l'ambition d'une

métropole inclusive s'il ne place pas davantage au cœur de ses priorités la lutte contre les effets ségrégatifs et tout particulièrement l'amélioration du cadre de vie des quartiers en difficulté.

Dans ce cadre, notre groupe souhaite que soit rappelée l'impérative nécessité de rééquilibrage de l'offre de logements sociaux de tous types à l'échelle métropolitaine, afin d'éviter durablement les effets ségrégatifs touchant les populations les plus précarisées. Il est en particulier nécessaire de mieux répartir spatialement les logements de type PLAI, notamment dans les territoires les moins pourvus. La reconstitution de ce type de logement, lors d'opérations ANRU, pourrait également être pensée tout autant à l'échelle du territoire qu'à l'échelle métropolitaine. Il est aussi nécessaire d'encourager le développement d'une offre intermédiaire et d'une offre privée en libre accession dans les quartiers les plus ségrégués, en veillant à contrôler les effets d'éviction à l'échelle du bassin de vie.

Par ailleurs, il nous semble fondamental que le projet métropolitain comporte un volet dédié à la lutte contre la ségrégation scolaire. Comme nous le savons tous, la métropole est confrontée à une forte ségrégation scolaire qui s'explique à la fois par les sectorisations, reproduisant pour partie la ségrégation résidentielle, mais aussi par une offre privée significative qui permet des stratégies d'évitement. La ségrégation scolaire contribue en retour activement à alimenter la ségrégation résidentielle en constituant un obstacle majeur à la diversification de l'offre de logement, le parcours résidentiel étant en partie déterminé par l'offre scolaire. Il faut donc engager un travail global sur la sectorisation de la métropole pour une plus grande mixité sociale dans les établissements scolaires, engager la réflexion sur des établissements multi-secteurs et trans-départementaux, ainsi que renforcer les moyens humains, matériels et financiers des établissements des quartiers en difficulté. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte cette contribution.

M. le Président

Merci Madame la Maire. Jean-Charles NÈGRE.

M. NÈGRE (FG)

Monsieur le Président, mes chers collègues, mon intervention comprendra des redites, ce qui montre qu'Est Ensemble, quelle que soit la couleur politique à gauche, a une certaine cohérence dans ses positions et son approche du débat de ce matin. Je vais faire l'impasse sur un certain nombre de choses qui ont déjà été dites par notre président de groupe et d'autres intervenants pour me focaliser sur quelques questions.

Dans le travail préparatoire de la commission Aménagement notamment, plusieurs d'entre nous, de couleurs politiques différentes, ont insisté sur le fait que le PADD du SCoT ne devait pas avoir comme seule porte d'entrée la recherche d'orientations qui seront ensuite traduites, dans la phase réglementaire, par un renforcement de l'attractivité de la métropole au plan international. Nous partageons certes cette priorité, mais elle doit, selon nous, s'articuler et se marier avec des orientations et des objectifs qui concourent de façon volontariste et claire à réduire les inégalités

sociales et territoriales qui existent sur notre territoire. Dans le processus qui va se poursuivre, je crois qu'il y a matière à décliner toute une série de dispositions en matière de logement, d'habitat, d'activité, d'emploi, de développement durable et de lutte contre le dérèglement climatique.

Dans ce processus, Est Ensemble est en phase d'élaboration de son propre PADD intercommunal. Avec le Président Gérard COSME et l'Exécutif, nous avons construit ce PADD dans un processus de collaboration très étroit avec les neuf Villes qui composent Est Ensemble, avec les agents et les élus des Villes, mais aussi avec les services techniques. Nous allons le verser aux contributions du PADD du SCoT, mais nous souhaitons que le PADD du SCoT ne s'oppose pas aux orientations qui se travaillent actuellement sur notre territoire, sachant qu'il faudra une vision cohérente au sein de la métropole. Il est surtout le moyen d'associer les maires et les élus des villes encore plus étroitement à l'élaboration de ce PADD.

M. le Président

Merci Jean-Charles. Gilles CARREZ.

M. CARREZ (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Je salue à mon tour la qualité du travail qui a été réalisé, mais je m'interroge sur les données démographiques. Au cours des 50 dernières années, ont été élaborés des schémas directeurs successifs. Ils ont toujours eu comme fondement des hypothèses et des objectifs démographiques et ils s'articulaient avec la politique nationale d'aménagement du territoire lorsqu'elle existait. Je sais que ce SCoT ne concerne pas la totalité du territoire de l'Île-de-France, mais il concerne toutefois plus de sept millions d'habitants. Or, dans les départements de petite couronne et en particulier dans les villes qui ont encore un habitat pavillonnaire, j'observe qu'avec la densification qui s'accélère, l'augmentation rapide de la population nouvelle devient insoutenable. Nous assistons à une réelle dégradation du cadre de vie. J'appelle l'attention de chacun d'entre vous dont la population de la commune augmente. Avec la suppression de la taxe d'habitation, nous ne pourrons plus financer les équipements. Quand un logement nouveau est mis à l'habitation, il apporte, dans le dispositif financier actuel, le foncier et la taxe d'habitation, ce qui permet *grosso modo* de faire face aux charges de services publics corrélatives à l'accueil de populations. Nous serons face à de véritables déséquilibres. Or à moins de 100 kilomètres d'ici, des territoires entiers se meurent et se désertifient. Allez par exemple à Romilly-sur-Seine. À mon tour, je voudrais poser la même question que mon collègue BAUDRIER. Dans ce SCoT, quelles sont les hypothèses d'évolution démographique ? Comment s'articuler avec la grande couronne et au-delà, avec les territoires proches ? Si nous n'y prenons pas garde, en nous concentrant sur notre propre problématique, nous risquons à terme d'accentuer des déséquilibres avec les territoires qui nous entourent. Telle est la question que je souhaite poser sur ce SCoT.

M. le Président

Jean-Louis MISSIKA.

M. MISSIKA (PS-DVG)

Merci Monsieur le Président. Je ne vous cacherai pas, chers collègues, que j'ai ressenti une véritable déception à la lecture de ce document. Je pense que ce document n'est pas à la hauteur des enjeux de la métropole. Il a tendance à esquiver les sujets sur lesquels il existe des désaccords politiques et les sujets de controverse, ce qui ne me semble pas être la bonne méthode. Ce document est de l'eau tiède. Il me semble que notre assemblée devrait débattre des sujets où s'expriment des désaccords, de façon à définir de véritables orientations. Nous ne pouvons esquisser un PADD en parlant aussi peu de la qualité de l'air, d'une meilleure répartition du logement social, d'un équilibre entre habitat et bureaux, des grands réseaux métropolitains qui structurent notre utilisation des ressources. Le SCoT n'est pas un document qui doit constater un état de fait, mais un document qui doit proposer des améliorations radicales pour la qualité de vie de nos concitoyens dans la métropole. Il doit esquisser une nouvelle gestion des communs urbains à l'échelle de la métropole et proposer des outils pour ce faire. Il doit aborder les questions de l'espace public, de la qualité de l'air, de la qualité de l'eau, de l'approvisionnement alimentaire, des grands réseaux, des déchets. Je vais prendre un exemple. Le PADD ignore les questions de la qualité de l'air, alors que le plan climat, air, énergie métropolitain a été adopté par cette même assemblée et prévoit des mesures radicales. De la même façon, le SCoT ne peut pas éluder la question du *statu quo* ou du changement en matière de répartition de l'habitat social.

Je pense que dans la suite de notre travail, une véritable discussion politique entre les groupes est nécessaire, quitte à ce que nous constatons nos désaccords, afin que la Métropole du Grand Paris ait une véritable utilité. Nous souhaitons des pistes fortes en matière d'une nouvelle organisation de la métropole qui se donne les moyens de répondre aux dysfonctionnements que nous constatons tous. Nous ne pouvons pas rater ce rendez-vous essentiel pour la qualité de vie des grands Parisiens et pour la transition nécessaire que doit opérer la métropole. J'ai le sentiment que la MGP doit avoir un texte fort. Dans le cas contraire, elle sera critiquée pour sa faiblesse. Il faut aussi que nous soyons capables de dire ce sur quoi nous ne sommes pas d'accord. Aujourd'hui, ce texte est à ce point faussement consensuel qu'il conduit à une absence d'orientations stratégiques réelles en matière de gouvernance de la métropole. Je pense que nous devons nous ressaisir et être capables de bâtir des orientations qui soient compréhensibles par nos concitoyens et qui définissent une trajectoire claire pour les dix prochaines années. Merci.

M. le Président

Merci Monsieur MISSIKA.

M. BREUILLER (EC)

Merci Monsieur le Président. Je partage les interrogations émises par Gilles CARREZ. Ce débat mérite vraiment d'être mené. Je voulais par ailleurs rappeler la contribution que j'ai adressée récemment, qui s'intitule « La métropole de demain sera verte ou invivable » et qui souligne à quel point, face aux enjeux de résilience, d'ilots de chaleur, de pollution et d'inondation, la nature apporte des réponses et services écosystémiques qui sont bon marché et qui sont plébiscités par nos concitoyens. Alors que

80 des 131 communes qui constituent notre territoire sont carencées en espaces verts, alors que nous avons consommé 1500 hectares de pleine terre et de terres agricoles au cours des 20 dernières années, l'objectif de la préservation des terres agricoles est un sujet majeur. Cela aidera d'ailleurs notre collègue, le maire de Noiseau, qui voit, sur des terres agricoles, l'État avoir un projet d'installation d'une prison dont la Métropole est solidaire, au mépris de toute concertation avec les élus territoriaux. Cela permettra également de répondre aux objectifs du PCAEM qui prévoit de renaturer 3 000 hectares sur le périmètre métropolitain. Je voulais simplement insister sur cet aspect. La métropole de demain doit être plus verte et la nature doit y trouver une nouvelle intimité avec l'urbanité. Nos enjeux le soulignent et je voulais le rappeler également. J'ai, dans ce but, adressé une contribution que la presse a bien voulu relayer et que je joins au PADD.

M. le Président

Merci pour cette intervention. Monsieur BRAOUEZEC.

M. BRAOUEZEC (FG)

Merci Monsieur le Président. Je voudrais rebondir sur les propos de Gilles CARREZ. Jean-Louis MISSIKA a eu raison de dire que nous étions peut-être en train d'inventer l'eau tiède. Ce document fait abstraction d'un certain nombre de débats que nous avons entre nous sur l'objectif de cette métropole. S'agit-il d'une métropole attractive qui va continuer à créer, à moins de 100 kilomètres, des déserts français ? Nous retrouvons cet aspect dans ce document. Est-ce une métropole dynamique et rayonnante qui permet de créer des liens avec les villes moyennes qui l'entourent et qui souffrent particulièrement aujourd'hui ?

Je pense également que ce document n'offre pas une part assez importante à la diversité de nos territoires et à la volonté d'une métropole ascendante et non pas descendante. J'ai le sentiment que les solutions proposées sont toujours assez centralisatrices plutôt que de s'appuyer sur la diversité, la richesse et la dynamique des territoires qui composent la métropole.

M. le Président

Merci. Je suis passionné par ce débat. Chacun de vous est tout à fait dans son rôle. Je voudrais toutefois vous rappeler que la plupart des interventions évoquent des sujets qui sont pris en compte dans le D2O. Dans ce document, contrairement à ce qui a été dit, tous les sujets ont été abordés. Nous ne pouvons pas dire que l'équilibre du logement, la renaturation et la lutte contre la pollution ne sont pas abordés. Dans le D2O, qui sera un document opposable, il faudra aller beaucoup plus loin. Le PADD doit présenter une vision partagée. Imaginez ce qu'il en serait si une majorité de droite imposait sa vision de l'avenir à une minorité de gauche.

Je voudrais tout de même revenir à l'origine de la Métropole. Imaginer ce que serait un combat manichéen, avec des visions sans doute différentes et une majorité qui imposerait la sienne. Ce n'est pas ce que nous avons voulu. Nous avons souhaité travailler ensemble, quels que soient les groupes, et cheminer ensemble vers une position partagée. Chacun doit faire abstraction d'intentions, y

compris mes chers collègues de droite et du centre, ce qui est valable pour les écologistes, comme pour la gauche. Sinon, la vision ne serait pas partagée et serait manichéenne. La gouvernance partagée ne s'improvise pas, elle se construit au quotidien. Je comprends que certains estiment que certains sujets sont trop faibles, moi le premier dans certains domaines d'ailleurs, mais cette vision partagée doit faire ressortir un dénominateur commun. Je souhaite que nous sortions de ce débat par le plus grand dénominateur commun que nous pourrions trouver ensemble dans le D2O, à partir de cet excellent PADD qui a été préparé par Jacques JP MARTIN, par Ivan ITZKOVITCH et les 265 participants.

Je me permets de vous rappeler, sans offenser personne, que si certains étaient venus plus régulièrement aux réunions de préparation, le document aurait peut-être pu être mieux élaboré, pour ceux qui trouvent qu'il ne l'est pas suffisamment. Je remercie ceux qui se sont astreints à participer régulièrement à ces réunions. Je ne donne de leçon à personne, mais je dis simplement que nous travaillons ensemble. Je remercie infiniment ceux qui ont travaillé. À cette occasion, j'en profite pour remercier l'APUR, nos AMO qui ont fait un travail remarquable, l'IAU qui a été remarquable aussi, comme les équipes de la Métropole aux côtés de Valérie LENAIN. Ce sont eux qui ont fait ce travail.

Gilles parlait de démographie et certains ont parlé de cartographies. Ce travail sera fait. Nous ne pouvons imaginer ne pas avoir la cartographie dans le cadre du D2O. Je termine par ce que tu as dit, Gilles et qui me paraît essentiel. J'ai écrit, il y a plus d'un an, aux présidents des intercommunalités limitrophes de la métropole, comme aux présidents des Conseils départementaux. Je leur ai proposé de signer, avec la Métropole, une convention stratégique de coopération et d'intégrer, s'ils le souhaitent nos équipes du SCoT, afin que le SCoT appréhende les problèmes que tu as évoqués à une plus grande échelle. Ils sont les bienvenus. Après ce débat sur le PADD, je leur adresserai une nouvelle lettre en leur proposant de signer une convention sur le SCoT. Nous pouvons le faire également sur le PMHH, sur le PCAEM, sur notre quatre colonnes vertébrales, y compris sur le schéma numérique. Je comprends très bien que nous ne pouvons pas travailler en étant renfermés sur nous-mêmes et qu'il faut s'ouvrir aux autres, mais cela nécessite de signer des actes de coopération qui nous permettent d'engager ces travaux. Les présidents seront les bienvenus s'ils souhaitent y participer. J'ai eu une réponse positive la semaine dernière ; j'espère en avoir d'autres.

N'attendons pas que nous abordions, dans le D2O, des sujets qui ne sont pas de la compétence de la Métropole. Nous pouvons simplement souhaiter que ces problèmes soient réglés, mais dans le cadre du SCoT, nous avons, en tant que maires, des décisions à prendre ensemble d'une manière collective qui nous permettront ensuite de prendre des décisions d'une manière particulière dans nos Conseils municipaux. Nous ne pouvons pas prendre des décisions sur ce qui ne relève pas de la compétence de la Métropole. J'ai moi aussi beaucoup d'ambition, mais je ne sais faire que ce que nous pouvons faire. Nous ne sommes pas ici pour faire des déclarations d'intention d'ordre politique général. Cette assemblée n'est pas le lieu car cela ne relève pas de la compétence de la Métropole. Je voudrais que nous rapportions le débat à ce qu'il mérite d'être. Les champs de coordination et d'harmonisation relèvent de la compétence de la Métropole. Nous travaillons à partir de ce PADD qui, je l'espère, deviendra, chers amis, le plus grand dénominateur commun qui rende compte des aspirations de

l'ensemble des groupes et non pas des aspirations d'une majorité. Nous menons un travail de construction en commun. C'est original et nouveau, mais utile à l'intérêt général. Je crois que les populations attendent ce travail. Les maires ont des débats manichéens dans leur commune. Ensuite, nous réglons des problèmes de coordination et d'harmonisation au sein de notre Métropole. Nous ne pouvons pas tout faire via ce document.

M. ITZKOVITCH (UDI-UC)

Monsieur le Président, concernant les données démographiques, j'entends ce qui est dit, mais comme je l'ai rappelé au Bureau, l'un des documents réglementaires du Scot est le diagnostic. Ce dernier, dont nous avons pour l'instant la synthèse, est un document très fourni en chiffres et notamment en chiffres prospectifs qui nous permettent une vision de l'évolution démographique dans les prochaines années. Ce document suit ces évolutions. Je vous invite à consulter ce diagnostic qui est encore à l'état de synthèse et qui sera bientôt finalisé.

Concernant la porte d'entrée, je voudrais répondre à notre collègue du Front de Gauche que nous devons respecter l'ensemble des ressentis et des sensibilités sur ce document, mais qu'il ne faut pas néanmoins qu'ils prennent le pas sur les réalités du document. Je ne voudrais pas vous rendre la caricature de dire que la première partie sur le rayonnement de la métropole monde ne concerne que le PIB et l'attractivité. Ce n'est pas vrai. J'en veux pour preuve que la première partie du rayonnement s'intitule « Conforter son statut de territoire exceptionnel de création et de rayonnement culturel ». La partie « Diversité économique » est abordée dans un prisme tout à fait réduit, en première partie, en rappelant ce qui conforte actuellement l'assise économique de la métropole, en s'appuyant sur le diagnostic et des chiffres sérieux et non pas sur des ressentis. Je respecte tous les ressentis, mais il faut tout de même s'attacher à ce qui est dit dans le document. La première partie ne concerne pas l'attractivité économique ni le PIB, mais le rayonnement global, touristique, culturel, créatif et de formation.

Ensuite, je voudrais revenir sur un sujet qui a été abordé dans la quasi-totalité des interventions, celui de la mixité des fonctions et du rééquilibrage logement/emploi, logement social/logement d'accession. Je vous invite à lire la partie, qui commence à la page 25, sur la mixité des fonctions. Cette partie comprend notamment une sous-partie qui décrit chaque tissu urbain au sein de la métropole (zones d'activités économiques, tissu d'habitat dense, etc.). Les objectifs de la Métropole, proposés dans le PADD, sont rappelés pour chacun de ces tissus urbains. Des ressentis peuvent être exprimés sur un document, mais il faut néanmoins ne pas redire ce qu'il aborde déjà.

Enfin, je voudrais terminer mon propos en répondant à Jean-Louis MISSIKA sur l'eau tiède. Au-delà du fait que l'Exécutif parisien a très largement contribué à améliorer le document initial, notamment dans le cadre de la rédaction du préambule et des 12 orientations prioritaires, je pense que si nous avions un document à l'eau tiède, nous n'aurions pas eu ce préambule. J'en prends un exemple, sous le contrôle du Président CESARI, puisque nous partageons tous les deux cette logique majoritaire, cette notion de droit à la métropole. Si notre volonté avait été de ne pas avancer, je pense que le

Président CESARI et moi-même aurions eu quelques difficultés à accepter cette notion de droit à la métropole et cette idée est peut-être partagée sur nos bancs. En réalité, nous avons vu plus loin que les intérêts et les aspirations idéologiques. Nous avons cherché ce que recouvrait cette notion de droit à la métropole, cherché comment elle pouvait nous convenir et comment nous pouvions améliorer son contenu. Nous avons accepté qu'elle figure dans le préambule. Tout en respectant votre ressenti, ce qualificatif d'eau tiède est assez dur pour un document auquel l'exécutif parisien a largement contribué et sur lequel les groupes LR et UDI ont fait des pas en avant.

M. le Président

Jacques JP MARTIN pour clôturer.

M. MARTIN (LR-DVD)

Monsieur le Président, je voudrais répondre à certains de nos collègues et leur dire que j'ai tenu tout à l'heure un certain nombre de propos qui correspondaient aux questions qu'ils se sont posés depuis. Pour répondre à Jean-Louis MISSIKA, je dirai que nous partons sur des fondations particulièrement branlantes qui sont l'article 12 de la loi NOTRe. Ce qui n'est pas une évidence pour certains l'est pour nous parce que je dois avouer qu'en partant de cette loi, nos marges de manœuvre ne sont pas aussi importantes que nous le souhaiterions. Preuve en est que la Métropole du Grand Paris est une intercommunalité de communes et n'a aucun lien organique avec les 12 territoires qui la composent, ce qui est un premier problème pour avoir une politique stratégique intéressante. Les territoires récupèrent quant à eux la compétence des futurs PLUI, du PLH, etc. alors que les communes qui en font partie dialoguent directement avec la Métropole. Nous sommes donc dans un système particulièrement difficile à gérer.

Je voudrais dire à mon collègue MISSIKA que je lis ses contributions épistolaires et je trouve qu'il propose de très bonnes idées. Je lis, au début de ton intervention récente : « Le découpage administratif des territoires, comme la distribution des compétences politiques exclusives, sont des obstacles majeurs à une gouvernance partagée et à la coopération ». C'est vrai. Nous sommes face à une situation qui nécessite d'inventer des formes de coopération. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure. Si les territoires n'ont pas bien avancé sur le PADD des territoires, voire les projets territoriaux, il sera difficile de résister à une intervention plus grande du SCoT, comme nous le souhaiterions. Il faut que nous ayons déjà travaillé sur la diversité de la métropole.

Le SCoT métropolitain porte ainsi l'ambition d'une métropole polycentrique, en réponse à mon collègue BRAOUEZEC, avec lequel je partage la plupart des grandes orientations sur une démarche métropolitaine. La métropole polycentrique est importante pour nous car comme nous le souhaitons, le polycentrisme part de la commune et du territoire pour aller vers la métropole et le SCoT. Le SCoT porte donc la vision d'une métropole de toutes les échelles qui inscrit son développement dans une complémentarité des visions avec les territoires, que ce soient les territoires de son périmètre ou que ce soient les territoires voisins, mais aussi au-delà, les métropoles régionales, européennes et

mondiales. Gilles CARREZ a soulevé la dimension importante et nécessaire de coopération avec les métropoles moyennes qui entourent la métropole parisienne.

Le D2O rentrera davantage dans des aspects concrets. Il appartient à chacun d'entre nous d'y participer le plus possible pour faire valoir nos différences, la diversité de nos visions et pour avancer, non pas vers un consensus, mais vers le SCoT et un document prescriptif. L'eau tiède sera terminée. Je vous demande vraiment d'être présents. Notre objectif ne doit pas être uniquement de combattre les profondes disparités qui existent au sein de la métropole, mais au contraire de les valoriser pour faire en sorte que nos diversités, lorsqu'elles sont additionnées, soient une réussite pour la dynamique métropolitaine.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Je prends acte que le débat ait eu lieu. Il a été riche, je vous en remercie. Nous allons essayer de tenir compte de toutes les interventions et voir comment nous pouvons enrichir le document. Comme vient de le dire Jacques, le travail de construction du SCoT commencera avec le travail de construction du DOO, du document d'orientation et d'objectif. Merci pour ce débat très enrichissant. Je sais que j'ai pu tenir certains propos qui n'ont pas plu, mais certains ont tenu des propos qui ne m'ont pas plu non plus. Tel est l'objectif d'un débat d'ailleurs qui est d'évoquer des idées. Tout le monde a pu intervenir et nous avons répondu aux interventions. Si vous avez des améliorations à apporter pour les prochains débats, n'hésitez pas à les transmettre par écrit. Nous les recevrons avec beaucoup de plaisir et serons attentifs à leur prise en compte.

2. ZAC des Docks à Saint-Ouen - dossier de réalisation modifié n°3 de la ZAC

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Cette première délibération consiste à approuver la modification n°3 du dossier de réalisation qui comporte trois modifications notables :

- L'augmentation de logements de 20 000 m² ;
- Le fait que les bâtiments publics intégreront un parking supplémentaire de 400 places ;
- Les modalités prévisionnelles qui en découlent.

M. le Président

Merci. C'est à la demande du maire de Saint-Ouen, William DELANNOY, que nous avons pris en charge cette ZAC métropolitaine. Nous sommes en train de prévoir les éléments qui nous permettent de la faire avancer le plus rapidement possible.

Sur cette première délibération, est-ce qu'il y a des oppositions ? Est-ce qu'il y a des abstentions ?

La délibération n°2 est adoptée à l'unanimité (1 abstention).

3. ZAC des Docks à Saint Ouen - approbation du compte-rendu annuel à la collectivité (CRACL) 2017

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Cette délibération propose l'approbation du CRACL 2017. L'événement majeur de cette année a été les études conduites sur le Centre hospitalier universitaire Grand Paris Nord et son abandon. Il a conduit à un changement de programme. Les participations demandées correspondent à ce qui était prévu et le bilan apparaît en équilibre.

M. le Président

Sur cette délibération, est-ce qu'il y a des oppositions ? Est-ce qu'il y a des abstentions ?

La délibération n°2 est adoptée à l'unanimité (1 abstention).

4. ZAC des Docks à Saint Ouen - charte de gouvernance

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Cette délibération propose l'approbation de la charte de gouvernance qui fixe les instances de pilotage, qui confirme le financement par la Ville des équipements publics de la ZAC et qui maintient aussi le fait que la Ville garantisse les deux emprunts qui ont été souscrits.

M. le Président

Est-ce qu'il y a des oppositions ? Des abstentions ?

La délibération n°4 est adoptée à l'unanimité.

5. ZAC des Docks à Saint Ouen - convention approuvant les conditions financières et patrimoniales de transfert des biens

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Il s'agit de l'approbation de la convention de transfert qui reprend en totalité le point 4.

M. le Président

Est-ce qu'il y a des oppositions ? Des abstentions ?

La délibération n°5 est adoptée à l'unanimité.

6. ZAC des Docks à Saint Ouen - avenant n° 6 au traité de concession

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Il s'agit de l'approbation de l'avenant n°6 au traité de concession aux points 2, 4 et 5 que je viens d'indiquer.

M. le Président

Est-ce qu'il y a des oppositions ? Des abstentions ?

La délibération n°6 est adoptée à l'unanimité.

7. ZAC des DOCKS à Saint-Ouen - autorisation donnée à la commune de verser des participations à l'opération pour les équipements publics relevant de sa compétence

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Cette délibération propose d'autoriser la commune de Saint-Ouen à verser des participations. Je l'ai déjà évoqué au point précédent.

M. le Président

Est-ce qu'il y a des oppositions ? Des abstentions ?

La délibération n°7 est adoptée à l'unanimité.

8. Enfouissement des lignes très haute tension à Villeneuve-la-Garenne – convention quadripartite de réalisation et de financement entre RTE, SOLIDEO, Villeneuve-la-Garenne et la Métropole du Grand Paris

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Cette délibération concerne l'enfouissement des lignes à haute tension. La ville de Villeneuve n'est d'ailleurs pas la seule concernée par cette opération puisque les lignes survolent également la construction du futur village olympique sur l'île Saint-Denis et la commune de Saint-Denis. À la demande du Préfet de Région, RTE a mené des études de faisabilité pour la mise en souterrain de quatre liaisons électriques. Le coût total de la solution proposée est estimé à environ 70 millions d'euros. La répartition serait la suivante : 19 millions pour RTE, 24,5 millions pour SOLIDEO qui est le maître d'ouvrage des projets olympiques, 15,2 millions pour la Métropole et 11,3 millions pour la commune de Villeneuve-la-Garenne. Il est par ailleurs proposé à notre Conseil de déclarer l'enfouissement de ces lignes de restructuration d'intérêt métropolitain.

M. le Président

Je voudrais saluer Alain-Bernard BOULANGER qui est parmi nous, le Maire de Villeneuve-la-Garenne, qui a depuis des années, essayé de régler ces problèmes et qui en accord avec le Préfet de Région et l'ensemble des participants, souhaitait que cette ZAC devienne métropolitaine. Elle a des effets secondaires et importants pour les Jeux olympiques puisque ces lignes sont en relation avec le village olympique. Ceci est important pour la réussite des Jeux olympiques qui est aussi l'un des objectifs de la Métropole. J'ai reçu, vendredi, une lettre du président de RTE. Elle est très claire et très précise sur le soutien de RTE à cette opération. Nous vous proposons une convention quadripartite entre RTE, SOLIDEO, Villeneuve-la-Garenne et la Métropole. Une convention bilatérale sera passée avec la

Mairie. Nous allons travailler sérieusement avec la Ville et avec RTE. Est-ce que quelqu'un souhaite intervenir ?

M. CHEVREAU (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Je ferai juste une explication de vote. En tant que maire d'Épinay-sur-Seine, je voterai contre ce rapport. Je ne suis pas contre l'enfouissement des réseaux, mais je pense qu'il faudrait aller au-delà de ce territoire et agir sur l'ensemble de la métropole. Je regrette la façon d'agir de RTE. Je les ai rencontrés il y a deux semaines environ, ils sont venus me présenter ce projet d'enfouissement. Pour réaliser ce projet, RTE a l'obligation de construire un nouveau pylône qui reliera l'enfouissement du réseau à l'autre côté de l'avenue qui sépare Épinay-sur-Seine de la ville de Saint-Denis. RTE doit construire un pylône d'une hauteur supérieure de 15 mètres au pylône haute tension actuel et doit surtout en tripler la structure du pied. RTE impose que ce pylône soit installé dans l'espace public et dans une rue. Je m'y oppose totalement. Il n'est pas question de privatiser le domaine public et de l'installer sur un terrain communal. Au-delà de la hauteur de ce pylône, il y a une crèche à proximité. C'est pourquoi je m'oppose à ce dossier. Il faudrait aller au-delà de ce territoire en termes d'enfouissement.

M. le Président

Merci Hervé CHEVREAU, maire d'Épinay-sur-Seine. Je comprends tout à fait ta réaction qui est légitime. Je souhaite pour ma part que la délibération sur la convention quadripartite soit votée. Je confirme publiquement que je t'ai proposé d'organiser une réunion très rapidement avec les responsables de ce projet, RTE et la Mairie de Villeneuve-de-Garenne, afin de trouver une solution technique à ce problème technique. Le débat est légitime, mais je prends l'engagement d'aider le maire à trouver une solution avec les responsables pour éviter cette situation difficile pour toi, cher Hervé. Nous allons prévoir cette réunion le plus vite possible. Lorsque des volontés s'expriment pour trouver des solutions techniques, nous pouvons être capables de les trouver et je pense que tel est le rôle aussi de la Métropole. Je comprends ta position et le fait que tu ne veuilles pas sacrifier un site.

Je sou mets la délibération aux voix. Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°8 est adoptée à la majorité (1 voix contre).

9. Villeneuve-la-Garenne - déclaration d'intérêt métropolitain d'une opération d'aménagement

M. le Président

Cette délibération va susciter beaucoup d'intérêt puisque pour la première fois, il nous faudra le vote des deux-tiers. Il s'agit de la prise en compte par le Conseil métropolitain, à la demande d'un maire, d'une ZAC qui doit devenir métropolitaine. Nous avons créé ce minima, lorsque nous avons pris l'intérêt métropolitain pour les zones d'aménagement. Désormais, chaque fois qu'un maire demande

que sa ZAC soit prise en compte dans l'intérêt métropolitain, il faut un vote aux deux-tiers du Conseil métropolitain.

M. SIFFREDI (LR-DVD)

Au vu de l'émergence et de l'importance de l'opération qui pourra en découler sur Villeneuve, le Maire de Villeneuve nous demande de nous saisir de cette opération d'aménagement qui représente 10 % du territoire de la commune de Villeneuve. Le programme d'actions et de projets urbains prévoit la construction de 3 000 logements de 80 000 m² de surface de plancher d'activités et la valorisation d'espaces publics et d'espaces verts dans le prolongement de la Coulée Verte et du Parc des Chantereines.

M. le Président

Il nous faut voter le principe métropolitain pour l'opération d'aménagement de Villeneuve-la-Garenne. Il s'agit d'un vote aux deux-tiers. Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ? Cette délibération fait honneur à notre Métropole et je vous en suis infiniment reconnaissant.

La délibération n°9 est adoptée à l'unanimité.

10. ZAC olympique Plaine Saulnier - bilan de la concertation

M. RIVOIRE

La Métropole a organisé la concertation, en partenariat avec Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis. Elle s'est déroulée du 10 juillet au 2 octobre, avec des réunions plénières, des ateliers et des échanges avec les riverains. L'objectif est de poursuivre la concertation avec les riverains et les collectivités, puisque les premières pierres ne seront posées qu'en 2024-2025, après les Jeux olympiques, hors CAO. Pour répondre à une vraie attente, il est prévu tout particulièrement de travailler sur les franchissements de l'A 86 d'un côté et de l'un à l'autre vers le stade de France. Je préciserai par ailleurs que la concertation pour la piscine olympique débute demain soir à Saint-Denis, à 19 heures. Tout se passe donc pour le mieux pour l'instant dans les avancées du dossier olympique.

M. le Président

Merci pour ce travail. J'ai participé à la première réunion qui était formidable. Merci à Laurent RUSSIER qui a organisé, dans sa ville, une série de concertations. Merci à Patrick BRAOUEZEC qui était présent aussi. C'est un honneur pour l'Intercommunalité, la Ville et la Métropole de voir ces réunions de dialogue se dérouler de cette manière. Merci beaucoup. Demain, débutera la concertation sur le centre aquatique olympique et sur la passerelle de franchissement. Celles et ceux qui veulent y participer sont bien entendu les bienvenus.

Qui est contre cette délibération ? Qui s'abstient ?

La délibération n°10 est adoptée à l'unanimité.

Je vous propose d'inverser l'ordre du jour pour aborder d'abord la ZFE. Certains doivent partir et souhaitent que nous abordions ce point. Nous aborderons ensuite le point sur le PCAEM. J'inverse donc l'ordre du jour en proposant de passer à la délibération relative à la mise en place de la ZFE.

11 Projet de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine

M. le Président

Face à ce projet, je mesure tout à fait les réactions que peuvent avoir des maires et l'inquiétude qui doit être la nôtre. Il est normal que vous soyez inquiets d'une mesure qui va perturber les habitudes et poser des problèmes. Je ne veux pas me faire donneur de leçons. Je ne parle pas de celles et ceux qui ont d'autres intentions que de se battre pour la ZFE ni de celles et ceux qui veulent se servir de la ZFE pour faire évoluer un débat purement politique qui n'a pas sa place ici et qui est opposé à l'existence de la métropole. Chacun saisit les occasions, comme il le peut. Je vous demande de ne retenir que l'intérêt de cette zone à faibles émissions.

J'étais, il y a une dizaine de jours, à Rome où j'ai rencontré la maire et la présidente de la Métropole. Étaient présents à ce colloque 15 présidents et vice-présidents de métropoles européennes. J'étais heureux d'y participer, les débats étaient passionnants. Une représentation de notre groupe nous avait d'ailleurs accompagnés. J'ai constaté, mes chers collègues, que nous étions très en retard. Nos collègues de Lisbonne, de Vienne, d'Helsinki, qui ont pris la parole, étaient très avancés par rapport à ce que nous ambitionnons de faire. Comme j'étais l'avant-dernier à intervenir, j'étais un peu embêté. Pour faire briller les couleurs de la Métropole du Grand Paris, j'ai plaidé sur sa jeunesse, sur le fait qu'elle existe depuis 30 mois et qu'elle n'a donc pas pu faire le travail qui est mené parfois depuis des années d'existence. La perception de la lutte contre la pollution est d'ordre européen. Il existe 227 ZFE en Europe et nous sommes la dernière à vouloir être créée dans la ville-monde que souhaite être la métropole du Grand Paris.

Je vous rappelle que nous avons signé un document, il y a trois semaines, avec Madame BORNE et 15 Métropoles françaises qui se sont engagées à créer des ZFE en 2019, quel que soit le niveau des Crit'Air. La lutte contre la pollution rentre dans le sens de l'Histoire. Entre 5 000 et 6 000 morts par an sont liés à la pollution dans l'aire métropolitaine, ce qui représente 48 000 morts sur le plan national. Je fais confiance aux scientifiques qui nous livrent ces informations. Vous êtes toutes et tous des maires, élus en responsabilité, auxquels il sera peut-être reproché d'avoir été silencieux au moment où il fallait prendre des décisions.

Le moment est venu pour nous de prendre une décision, une décision de principe. Il ne vous est pas demandé aujourd'hui de voter une ZFE définitive, mais la mise en place d'une ZFE. Nous sommes en train de prendre une mesure historique. Nous sommes élus pour être responsables. En tant que maire de Rueil, je me sens responsable et je me sens prêt à voter dès demain pour la mise en place d'une ZFE, alors que je sais qu'une grande partie de la population me le reprochera. Nous devons assumer

nos responsabilités. Le processus de choix des habitants, qui veulent quitter la métropole parce qu'il y a trop de pollution, a déjà commencé. Certains d'entre nous pleurent à cause de la pollution, alors que six mois plus tôt, ce sujet ne les touchait même pas. Lorsque des personnes viennent se plaindre dans nos maries, ne devons-nous pas avoir une oreille attentive ? Je pense que cette oreille attentive indispensable doit nous conduire tous ensemble à avoir un courage collectif. Nous devons faire preuve de courage collectif. Il consiste à prendre la décision de mettre en place des ZFE.

Certains se posent des questions que je me pose également. Les personnes défavorisées ont certes des difficultés pour changer de voiture et il faut répondre à cette attente. Il faut répondre également aux problèmes des contrôles et des financements. Nous votons d'abord sur le principe de la mise en place des ZFE. Nous créerons ensuite les groupes de travail nécessaires afin que chacun puisse faire ses propositions dans différents domaines et que nous puissions apporter des solutions avant juillet prochain. Si d'aventure nous n'étions pas capables d'apporter ces solutions, bien que nous ayons voté le principe de ZFE en faisant un acte de courage, nous pourrions revenir sur ce vote. Si l'État et la Région ne peuvent pas nous accompagner et si les Villes ne sont pas capables de faire les efforts nécessaires, nous pourrions constater que nous ne pouvons pas, en l'état, mettre en œuvre les ZFE.

Je vous propose de partir sur une volonté commune, de mettre chacun face à ses propres responsabilités. Nous ne pouvons pas avancer sans l'État sur ce sujet ni sans la Région. Je crois que la Région sera tout à fait d'accord pour nous aider. J'ai écrit en ce sens à Valérie PÉCRESSE, au Préfet CADOT, à la Ministre GOURAULT et au Ministre de la ville, Julien DENORMANDIE ; j'espère que nous aurons des réponses. Le vote proposé aujourd'hui ne clôture pas le débat. Il me permettra, en tant que président, avec celles et ceux qui veulent m'accompagner, de rencontrer les différents opérateurs en leur disant que nous avons voté la mise en place d'une ZFE et en leur demandant comment ils souhaitent nous accompagner. Nous ferons le bilan. Au printemps prochain, nous serons en état de faire un point de nos discussions et voir si nous pouvons aller au terme de notre décision ou peut-être revenir sur notre vote. J'essaie d'être responsable et de percuter. Aidez-moi à percuter ! Nous ne pouvons pas terminer ce débat en donnant l'impression que nous sommes ignorants de ce problème de santé publique et de lutte contre la pollution qui est essentiel pour nos populations.

M. GUIRAUD (PS-DVG)

Chers collègues, nous serons appelés à délibérer, dans quelques instants, sur le projet de mise en place d'une ZFE, d'une zone à faibles émissions, sur le périmètre infra-métropolitain car toutes les collectivités de la MGP ne sont pas concernées, mais seulement 79 d'entre elles, concernées par l'anneau constitué par l'A 86. Quels sont les véhicules concernés ? La commission a proposé unanimement de partir, en 2019, sur le Crit'Air 5. Ce Crit'Air signifie que sont concernés des véhicules diesel qui ont été immatriculés et mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000, soit de vieux véhicules qui ont entre 18 et 21 ans, des véhicules qui sont en principe en fin de vie.

Cette délibération vise à confirmer l'engagement de la Métropole pour la qualité de l'air. La Métropole ayant un rôle de coordination qui lui est conféré par la loi, cette décision relèvera du

pouvoir de police des maires. En l'état actuel de la réglementation française, seuls les maires disposent de la possibilité ou non de prendre un arrêté instituant une ZFE sur le territoire de leur commune. Dans la mesure où nous devons converger vers le véhicule 100 % propre en 2030, dans 12 ans, d'autres Crit'Air seront à respecter (4, 3, 2, 1), mais la décision à prendre aujourd'hui ne concerne que le Crit'Air 5, tout comme les arrêtés que pourront prendre les maires. Il faudra ensuite, dans les étapes ultérieures, reprendre les arrêtés des maires et prévoir des phases de consultation de la population.

Le calendrier, que nous voulons pragmatique et progressif, prévoit de rattraper la ville de Paris, qui est déjà en zone faibles émissions, en 2022, au moment du passage au Crit'Air 3. La délibération prévoit de saisir l'État, la Région Île-de-France, l'Autorité organisatrice des transports en commun, Île-de-France Mobilités, pour mettre en place toutes les conditions de réussite de la mesure par des financements complémentaires, par un guichet unique des aides aux particuliers ou aux entreprises et par le respect du calendrier du Grand Paris Express et de tous les travaux d'infrastructures de transport en commun.

Qu'il me soit permis en premier lieu d'évoquer le double défi auquel nous sommes confrontés : le défi climatique et le défi de l'urgence sanitaire. Chers collègues, vous savez tous que la pollution tue chaque jour. De ce point de vue, il n'y a pas de controverse. Tous les études scientifiques convergent vers le constat que la qualité de l'air est très mauvaise en Île-de-France et dans l'aire métropolitaine et plus précisément dans le cœur de la Région parisienne. Les cartes d'Airparif montrent trop souvent un rouge très vif qui signifie des pics de pollution. Indépendamment des jours de pic de pollution, la qualité de l'air est mauvaise. Certes, la situation s'est très légèrement améliorée parce que des mesures ont été prises (pot d'échappement des véhicules, élargissement des couloirs de bus parisiens, etc.), mais le reste est extrêmement mauvais. J'en veux pour preuve le rapport du groupe d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) qui a été publié le 8 octobre dernier. Il alerte tous les États, sur le plan sanitaire, à agir en faveur de la qualité de l'air. Sur le volet français et francilien, il y a une alerte sur la qualité de l'air. J'en veux pour preuve également la dernière enquête qui a été réalisée par l'IFOP pour Airparif et qui a été publiée le 18 octobre 2018. Elle avère qu'en matière environnementale, la qualité de l'air est la première préoccupation des citoyens, avant l'alimentation et le changement climatique. 65 % des personnes interrogées sont extrêmement préoccupées par la mauvaise qualité de l'air. Les travaux du Conseil général du développement durable attestent quant à eux que Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Bordeaux et Strasbourg sont les zones prioritaires en matière d'actions contre la mauvaise qualité de l'air. Les travaux récents de l'OMS sur le développement de la mortalité néonatale et infantile liée à la qualité de l'air corroborent totalement les points de vue qui se sont exprimés lors de nos travaux préparatoires par des médecins. La professeur JUST notamment, de l'hôpital Trousseau, pédiatre, nous détaillait à quel point la mortalité néonatale et infantile est obérée par la qualité de l'air. J'en veux pour preuve également l'agence Santé publique France, ex-agence de veille sanitaire, qui atteste 5 000 morts prématurés par an sur le périmètre de la MGP, 48 000 en France.

Ce domaine, comme d'autres, notamment l'immigration, est au carrefour de deux problématiques : la problématique environnementale et la problématique sociale. Nous pourrions imaginer que nous sommes tous égaux face à l'air que nous respirons sur le territoire métropolitain. Certes, mais comme disait ORWELL, certains sont plus égaux que d'autres. De fait, les catégories les plus défavorisées, de par notamment l'existence de logements à proximité de grands axes de transport, sont les plus exposées. La question sociale rejoint la question environnementale.

Comme le disait le président, la France accuse un réel retard en la matière. 227 *Low emission zones* existent dans les 12 pays qui nous entourent. En France, il n'existe qu'une zone faibles émissions, Paris, qui sera rejointe prochainement, nous l'espérons, par la Métropole du Grand Paris, ainsi que par 13 autres métropoles qui ont pris la décision de s'engager vers des zones à faibles émissions sur leur territoire. J'ajoute que le bilan des 227 zones à faibles émissions atteste, sans aucune contestation possible, qu'elles fonctionnent. Des mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants permettent une amélioration forte de la qualité de l'air. Ensuite, tout dépend du degré d'ambition. Avec le Crit'Air 5, il s'agit d'une diminution de la pollution à un chiffre : 3 % pour les Nox (dioxyde d'azote) et 5 % pour les particules fines (- PM10, - PM 2,5). Plus l'exigence est forte, plus la qualité de l'air est améliorée. Le Crit'Air 4 fait baisser les Nox de 14 % et les particules fines de 19 %. Le Crit'Air 3 permet une baisse de 40 % des Nox. Ces baisses ont été étudiées par Airparif en France et par d'autres instances tout aussi sérieuses dans les autres pays européens.

En second lieu, permettez-moi d'évoquer la question juridique. Le 19 juin 2015, il y a plus de trois ans, la Commission européenne a mis en demeure la France pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote sur 19 zones dont la Région parisienne. Depuis cette date, des efforts ont été entrepris. Néanmoins, les dernières réunions de l'Union européenne à ce sujet laissent entrevoir des pénalités et des sanctions financières importantes, de plusieurs centaines de millions, qui pourraient être prises à l'encontre de la France. J'ajoute que l'article 112 de la loi NOTRe prévoit que dans le cas où l'État serait condamné pour le dépassement des valeurs limites de particules fines ou de dioxyde d'azote dans l'air, il aurait la possibilité de refacturer aux collectivités territoriales. Lors d'une réunion sur le PPA, le plan de protection de l'atmosphère et la feuille de route qui a été demandée par l'État aux collectivités, j'ai eu l'occasion d'interpeller le Préfet de Région et le directeur de l'environnement qui m'ont dit qu'il ne serait pas demandé une participation des collectivités. Je leur ai demandé de l'écrire, mais ils ne l'ont pas fait. Le risque n'est donc pas seulement théorique.

En second lieu, le 12 juillet dernier, le Conseil d'État a enjoint de prendre toutes les mesures nécessaires pour ramener les concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines sous les valeurs limites, dans un délai de neuf mois. Nous sommes aujourd'hui concernés par le dépassement de ce délai et l'Union européenne ne manque pas de l'observer. Le 2 octobre dernier, une saisine collective du Conseil d'État a été faite par 77 associations et groupements de professionnels de la santé pour porter un recours dénonçant l'inertie du Gouvernement. Enfin, l'article 22 du projet de loi d'orientation sur les mobilités, la loi LOM, est en cours de discussion. Il rendrait obligatoire pour tout établissement public de coopération intercommunale, supérieur à 100 000 habitants, ce qui est le cas

de tous les territoires de la métropole et de la métropole du Grand Paris elle-même, la mise en place d'une ZFE avant le 1^{er} janvier 2020.

Les maires disposent du pouvoir de police. Chacun doit donc prendre ses responsabilités, la Métropole aujourd'hui par le vote de cette délibération, mais également demain lorsqu'il s'agira de prendre ou non l'arrêté. Ce choix n'est pas évident, j'en conviens, pour les collectivités qui sont les plus éloignées de l'anneau central et où les déplacements en véhicules sont plus prégnants pour les particuliers et les entreprises, mais où qu'il soit, chacun sera amené à prendre ses responsabilités. En termes d'historique des travaux sur la ZFE, je rappelle que nous avons été lauréats de l'appel à projets « ville respirable en cinq ans » en 2017. Nous nous sommes engagés à réaliser des études qui ont été faites. Nous avons travaillé en concertation assez étroite avec la Ville de Paris, avec la Région Île-de-France, avec les Départements, tous les territoires et les partenaires naturels sur ce sujet que sont l'IAU, l'APUR, Île-de-France Mobilités, l'ADEME, Airparif et Bruitparif. Pour l'instant, seule la Ville de Paris a mis en place une zone à faibles émissions. Le lundi 8 octobre dernier, est intervenue cette signature entre la Métropole du Grand Paris, 14 collectivités et Nicolas HULOT, avant sa démission, pour s'engager à créer ou renforcer les ZFE d'ici fin 2020. Le 22 octobre dernier, l'assemblée des maires de la Métropole a eu un vote indicatif et parmi les 33 maires présents, les deux-tiers ont voté pour appliquer directement le Crit'Air 4, un tiers le Crit'Air 5 et trois avaient voté la zone faibles émissions. Le 24 octobre, la commission unanime a proposé de passer en Crit'Air 5 dès juillet 2019. Lors de sa dernière réunion, le Bureau a retenu ce scénario, qui a été adressé aux maires. La montée en charge est progressive, par paliers, pour aboutir à l'exclusion du diesel en 2024, dans 6 ans et de l'essence en 2030, dans 12 ans. L'essence n'est pas exonérée. Concernant les émissions de CO₂ qui provoquent le réchauffement climatique, 20 % de gaz carbonique supplémentaires sont produits par l'essence par rapport au diesel. Les prochaines étapes sont les interdictions des Crit'Air 4, 3 et ultérieurs. Chacune sera précédée d'une consultation et d'un nouvel arrêté.

Enfin, il est prévu des aides corollaires à la mise en place de la ZFE. Le dispositif « Métropole, roule propre ! » est une aide supplémentaire à la prime à la conversion et au bonus écologique d'État. D'ores et déjà, un particulier peut recevoir une subvention d'un montant de 13 500 euros par addition du bonus écologique, de la prime à la conversion et de Métropole roule propre, pour acheter un véhicule thermique. J'ajoute que la mise en place d'un plan de communication massif aura lieu pour faire de la pédagogie sur la ZFE. Sous réserve du vote de notre assemblée, des réunions spécifiques d'information seront organisées. Des plaquettes seront réalisées à destination des maires et un *vade-mecum* a déjà été distribué. Un site internet sera ouvert avant la fin de l'année, avec des vidéos de témoignages et des propositions de publications. Des publications seront par ailleurs faites sur panneaux d'affichage. Un guide de communication sera adressé aux acteurs et aux partenaires, ainsi qu'un guide presse auprès des journalistes. Une application d'itinéraires Waze sera réalisée. Enfin, des encarts publicitaires seront réalisés, avec une communication sur les réseaux sociaux tout au long de la démarche.

Le scénario retenu Crit'Air 5 prévoit une réduction de 3 % des Nox et de 5 % des particules fines. L'impact de la mesure demeure limité sur le nombre de véhicules concernés : 118 000 voitures particulières, soit 1 % du parc, aucune moto car les deux-roues ne sont concernés qu'à partir du Crit'Air 4, 2 500 camions, 106 000 camionnettes et 4 000 bus. La mesure ne présente pas de report sur le trafic routier et transports en commun à ce stade, d'après les études adressées par le DRIEA et par Île-de-France Mobilités.

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Conférence métropolitaine en fin d'année ;
- Lancement de la consultation en janvier ;
- Mise en place de la zone en juillet.

En conclusion, sont concernés de très vieux véhicules. L'inter-acquisition de véhicules propres devra être à développer. Il convient d'interpeller l'État, la Région et d'autres partenaires pour améliorer la situation, notamment par le guichet unique. L'efficacité de la mesure est avérée dans toutes les ZFE déjà existantes. À travers cette mesure, nous ne souhaitons pas diminuer le nombre de véhicules, mais seulement assurer le renouvellement, au sein du parc existant. De mon point de vue personnel, il faut évidemment aller beaucoup plus loin. La restriction des véhicules se pose au-delà des zones à faibles émissions et sera un sujet majeur pour notre métropole, comme pour toutes les métropoles mondiales, dont certaines ont déjà beaucoup avancé en la matière.

M. le Président

Merci, cher Daniel. Avant d'ouvrir le débat, je voudrais vous rappeler qu'une assemblée des maires s'est tenue le 22 octobre dernier et qu'elle a rassemblé une cinquantaine de représentants. J'ai été extrêmement surpris de voir qu'une quasi-majorité, à une ou deux voix près, s'est exprimée pour interdire, dès 2019, le Crit'Air 4 et le Crit'Air 5. Au sein de la commission du développement durable, des interventions allaient également dans ce sens. Je me suis permis de m'opposer à ces positions. Je le dis franchement, j'assume mes responsabilités de président. Je ne sais pas aller vers une interdiction des Crit'Air 4 et 5 dès 2019. Je vous demande d'être comme moi, pragmatique et progressif. Une pédagogie est nécessaire et il faut envisager des accompagnements. J'ai demandé que nous statuions sur le Crit'Air 5 et la commission du développement durable a retenu à l'unanimité le Crit'Air 5 pour 2019. Nous rejoindrons Paris en 2021, après que les élections municipales auront renouvelé notre Conseil métropolitain.

Je voulais faire ce point. Je comprends que ce sujet soit un combat pour certains d'entre vous, pour ou contre d'ailleurs. Il est également un problème pour moi, président de la Métropole, qui suis aussi maire. Je suis aussi confronté aux problèmes que vous rencontrez. J'estime que notre sens des responsabilités doit nous permettre d'aller jusqu'au terme d'une décision pragmatique, progressive et réaliste. Si Robert REDA, président de commission, souhaite s'exprimer, il a la parole.

M. REDA (LR-DVD)

Monsieur le Président, je me permets d'intervenir dans le débat avant que les groupes politiques s'expriment pour vous rendre compte de la commission Environnement et Développement durable dont vous venez de parler. D'aucuns de cette commission, quelles que soient ses sensibilités politiques, n'a remis en cause le principe de la lutte contre la pollution de l'air ni l'instauration d'une zone à faibles émissions. Ont été prises en compte notamment les obligations juridiques que Daniel GUIRAUD a rappelées, mais aussi l'inscription des ZFE dans la loi d'orientation sur les mobilités qui sera bientôt présentée au Parlement, tout en s'appuyant sur les bonnes solutions qui ont été expérimentées dans un certain nombre de métropoles européennes. Je dirais toutefois que comparaison n'est pas raison et qu'il y a peu de métropoles comme Paris où les interdépendances entre la banlieue et les zones d'emploi sont aussi fortes, aussi saturées et aussi insupportables au quotidien pour des millions de nos concitoyens.

La commission s'est attardée aussi sur le calendrier parce que la situation nationale est complexe. Je ne rejette pas la faute ni sur les EPT ni sur la Métropole ni sur les communes, mais sur l'État. La hausse du prix des carburants, l'expérimentation des péages urbains, les retards des engagements financiers de l'État pour le financement des transports et le manque de plusieurs dizaines de millions d'euros sur le financement du CPER en Île-de-France recoupent la fracture territoriale impressionnante qui est en train de s'accroître dans cette région et ce pays. Le débat sur l'instauration des ZFE est donc survenu dans un contexte délétère qui nous empêche d'avoir un véritable débat de fond sur la protection de la santé de nos concitoyens.

Le débat en commission a permis d'ajuster le calendrier pour que les détenteurs de vignettes Crit'Air 4, qui sont très nombreux dans et hors de la zone métropolitaine, ne soient pas pénalisés à court terme. À mon sens, le calendrier à 2021 est très ambitieux, mais nous devons poursuivre des objectifs ambitieux, quitte à laisser place ensuite à des ajustements. J'appelle votre attention, Monsieur le Président et l'ensemble de mes collègues, sur l'importance de la consultation et de la concertation avec les élus locaux et les habitants. Si nous ne voulons pas faire rimer écologie et punition, la pédagogie sera un enjeu majeur. La démocratie participative doit prendre le pas sur la brutalité qui est celle de l'État aujourd'hui à l'échelle nationale. Si nous voulons faire une métropole avec les métropolitains, nous ne pouvons pas les exclure de ce débat. Que nous voulions ou non, il ne faut pas exclure les métropolitains de cette métropole ni les métropolitains qui habitent hors de cette métropole.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Merci d'avoir permis de conclure à une unanimité favorable. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous venez de dire. Le débat est éclairé. Je passe la parole à Daniel BREUILLER.

M. BREUILLER (EC)

Merci Monsieur le Président. Chers collègues, nous constatons entre 5 000 et 6 000 morts prématurés par an sur le périmètre métropolitain, l'accroissement continu des maladies

respiratoires, singulièrement chez les enfants, avec plusieurs centaines de milliers de malades. Cinq polluants présentent des concentrations au-delà des valeurs limites (le dioxyde d'azote, les particules fines, le diésel). Un déplacement sur deux est inférieur à cinq kilomètres sur le périmètre métropolitain. 58 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture, malgré cette faible distance. 1,2 personne est présente en moyenne par voiture dans les déplacements métropolitains.

En constatant l'inaction de notre pays, la Commission européenne nous a mis en demeure. Une amende de plusieurs centaines de millions d'euros est en jeu dont les collectivités territoriales pourraient être solidairement responsables avec l'État. 78 associations ou ONG ont, début octobre, engagé une nouvelle action auprès du Conseil d'État demandant une astreinte de 100 000 euros par jour pour non-respect des normes. Parallèlement, des dizaines de métropoles européennes ont mis en place des mesures de limitation de la circulation automobile, avec une efficacité avérée et une amélioration de la qualité de l'air constatée.

La mise en place de la ZFE est une ardente responsabilité politique. Oui, Monsieur le Président, elle est un enjeu de courage politique. Elle doit bien sûr s'accompagner de mesures permettant de soutenir les alternatives à la voiture (la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage), de mesures soutenant le partage des véhicules et d'aides au remplacement des véhicules les plus polluants, ce avec les autorités responsables, singulièrement l'État et la Région. C'est pourquoi d'ailleurs notre groupe a déposé un vœu qu'Yves CONTASSOT présentera, proposant un certain nombre de mesures complémentaires. L'État, qui collecte de nombreux milliards de taxe sur l'essence, doit les réinvestir pour soutenir les mobilités propres. Nous savons que des citoyens modestes seront impactés, mais nous savons aussi que les familles modestes sont d'ores et déjà impactées et voient leur santé entamée par le dépassement des seuils de pollution et surtout par la pollution quotidienne.

J'ai été maire d'une commune traversée par deux autoroutes, bordée par une nationale et le périphérique. Partout, à l'exception du cimetière communal, les seuils réglementaires étaient dépassés, parfois plus d'un jour sur deux. On m'a demandé de confiner les enfants dans les classes les jours de pic de pollution. Chers collègues, il est préférable que les enfants jouent et que la circulation soit contrainte plutôt que l'inverse. Le groupe écologiste et citoyen soutient la mise en place de la ZFE et très majoritairement, considère qu'elle doit être faite sans attendre. Pour notre part, nous pensons que cela aurait pu se faire sur la base du Crit'Air 4, pour une raison d'efficacité, mais nous acceptons la mise en place sur la base du Crit'Air 5 pour permettre la montée en puissance indispensable des mesures d'accompagnement. Le Crit'Air 5 concerne seulement 1 % du parc roulant. Je vous remercie de la mise en œuvre de cette ZFE qui est une mesure de protection des populations de notre territoire.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Merci d'être aussi pragmatique et progressif. Je passe la parole à Bertrand KERN pour le groupe socialiste qui va présenter également les amendements que le groupe a déposés.

M. KERN (PS-DVG)

Monsieur le Président, mes chers collègues, avant de vous faire part de la position du groupe socialiste et divers gauche sur cette note, ainsi que des deux amendements que nous proposons à votre vote, permettez-moi de m'exprimer en tant que maire de Pantin. L'Organisation mondiale de la Santé a rendu, en septembre 2016, un rapport sur l'état de la pollution atmosphérique en France, en mesurant les degrés de pollution dans les différentes communes. La ville de Pantin a été taxée d'être la ville la plus polluée de France. Certains médias nous ont même affublés du titre de champion de France de la pollution atmosphérique. C'est un titre dont ma ville se serait bien passée. En fait, nous avons été victimes de notre volonté de transparence puisque nous avons, il y a une dizaine d'années, installé un capteur de pollution sur la Nationale 2, à Pantin, dans le quartier des Quatre chemins, aux confins de la plus grande circulation automobile que notre métropole peut compter, entre le périphérique, l'A 3, l'A 1, l'A 86, la Nationale 2 et la Nationale 3. Si nous avions installé ce capteur de l'autre côté de la Nationale 2, la ville d'Aubervilliers aurait été taxée d'être la ville la plus polluée de France. Si nous l'avions rapproché de 200 mètres de la porte de la Villette, le XIX^{ème} aurait sans doute été taxé comme l'endroit le plus pollué de France.

Mesdames, Messieurs, le sens naturel des vents dans notre métropole fait qu'ils viennent du sud-ouest et vont dans le nord-est. En traversant notre métropole, ils se chargent en polluants de toutes sortes. Au final, l'endroit le plus pollué de France n'est pas la ville de Pantin, mais tout l'arc nord-est, de Saint-Denis à Montreuil. Cela porte une question importante, Monsieur le Président, mes chers collègues. Comme par hasard, cette zone la plus polluée de France est aussi la zone qui comporte les quartiers les plus pauvres de France. D'où les deux amendements que mon groupe portera.

Je tiens maintenant à saluer le travail et l'investissement de Daniel GUIRAUD sur ce sujet éminemment complexe. Comme vous le savez, notre groupe défend ardemment la mise en place d'une ZFE. Celle-ci symbolise notre volonté d'améliorer significativement la qualité de vie des habitants en adoptant une démarche volontariste pour l'amélioration drastique de la qualité de l'air. Plus concrètement, nous estimons que la mise en œuvre d'une ZFE à l'échelle du cœur de la zone dense, c'est-à-dire là où la problématique est la plus forte, constituerait une plus-value décisive pour résorber la pollution atmosphérique, tout en préfigurant les nouveaux usages urbains de la ville de demain.

Notre groupe votera donc pour la mise en place de la ZFE dès juillet 2019 car nous estimons que nous ne pouvons plus attendre et qu'il est temps de répondre à l'urgence, à l'urgence climatique, à l'urgence sanitaire d'abord et surtout. La surmortalité liée à la pollution atmosphérique est estimée à 6 600 décès par an sur le périmètre de la zone dense. Les professionnels de santé soulignent

l'inquiétante augmentation des maladies chroniques respiratoires, notamment chez les enfants et les plus jeunes grands parisiens. La pollution automobile est l'une des causes principales de cette pollution atmosphérique et la ZFE est le levier le plus efficace pour la réduire très rapidement. Il serait dès lors insupportable d'attendre davantage l'application de cette mesure. L'urgence juridique enfin puisque le nouveau contentieux européen et la décision du Conseil d'État pourraient être à terme imputables à nos communes.

Il ne s'agit pas pour autant de minorer la prise de risque politique que constitue la mise en place de cette ZFE, plus encore, mes chers collègues, à l'approche des élections municipales. Je crois toutefois qu'il nous faut prendre la juste mesure de la très forte prise de conscience des enjeux environnementaux : la démission du ministre HULOT, le rapport du GIEC, le dérèglement climatique de plus en plus perceptible et fait nouveau, des rassemblements citoyens pour la lutte contre le réchauffement climatique. Nos concitoyens sont désormais très attentifs à l'attitude des responsables politiques pour combattre la pollution atmosphérique.

Pour que l'accompagnement au changement ne pénalise pas les usagers et en tout premier lieu les ménages les plus modestes, il apparaît indispensable que le panel d'aides bénéficie d'un soutien bien plus significatif, à la fois de l'État et de la Région Île-de-France. Comme je vous l'ai dit, mes chers collègues, la zone la plus polluée de France touche des quartiers les plus pauvres de France. En ce sens, notre groupe vous propose d'adopter deux amendements.

Le premier s'appuie sur les objectifs affichés par la Région Île-de-France qui se revendique chef de file dans la lutte contre la pollution atmosphérique, pour acter la fin du diesel, au sein de la zone dense, en 2025. Sachant qu'au printemps dernier, les débats du Conseil régional Île-de-France sur le budget supplémentaire ont permis de relever l'existence d'un reliquat de plus de 20 millions d'euros dans les caisses de la Région, nous proposons que la Région Île-de-France puisse engager la création d'un fonds régional d'aide à la conversion des voitures diésels des particuliers, dans le périmètre de la zone dense, en ciblant prioritairement les ménages disposant des plus faibles ressources.

Le second amendement porte sur le projet d'affectation d'une partie de la contribution climat énergie à la Métropole du Grand Paris pour que nous augmentions notre aide aux ménages les plus modestes, ainsi qu'aux EPT ayant produit des PCAET, afin de créer, dans les territoires, des aides additionnelles. Cet amendement s'inscrit dans le prolongement des demandes formulées à la fois par la très grande majorité des associations de collectivités et par des initiatives parlementaires, portées par l'ensemble des partis politiques, majorité actuelle comprise, et tout particulièrement par des parlementaires présents dans nos rangs. Je vous remercie de votre attention.

M. le Président

Merci Bertrand. Ludovic TORO pour le groupe UDI.

M. TORO (UDI-UC)

Merci Monsieur le Président. Je ne dirais qu'un mot : enfin ! Depuis des années, nous mesurons des chiffres qui ne sont qu'en augmentation. Il est temps d'agir aujourd'hui. Chaque maire aura la possibilité d'adopter ou non cette mesure, suivant des visions politiques ou autres, mais je veux défendre aujourd'hui l'urgence sanitaire. J'ai la chance de présider l'Observatoire régional de santé. Nous venons de publier un rapport que je vous communiquerai si vous le souhaitez. Il présente une projection des pathologies cardiovasculaires et asthmatiques sur les différents territoires en appliquant le Crit'Air 5, 4 ou 3. Les résultats prouvent que nous irons nettement mieux lorsque ces zones seront mises en place. La deuxième conclusion est tout aussi importante. Si nous abaissons les Crit'Air dans certains territoires sans toucher aux autres, nous n'aurons pas le bénéfice escompté. Le territoire est tout aussi important que le Crit'Air. Si certains territoires prennent des Crit'Air 4,3, 2 et que les autres restent à 5, nous n'aurons pas les effets escomptés sur la population.

Du point de vue de la santé, la situation devient catastrophique et non pas seulement pour les maladies respiratoires et cancérologiques, mais aussi pour les maladies cardiovasculaires qui concernent le plus souvent les plus de 60 ans. Il est temps d'agir. L'Europe et d'autres nous contraignent, mais on nous regarde aujourd'hui. Il ne faut pas regarder le train passer. Aujourd'hui, 6 000 personnes meurent chaque année en raison de la pollution ; demain, ce seront 7 000 et après-demain 8 000. Qu'est-ce que nous ferons ? Nous dirons que nous sommes restés en zone 5. Au sein de la commission, nous avons discuté entre la 5 et la 4. Non. Il faut garder la 5 pour peut-être, dans quelque temps, passer à la 4, puis à la 3. Nous avons une responsabilité très forte vis-à-vis de nos enfants et de nos petits-enfants. Je vous rappelle que neuf personnes sur dix, sur terre, respirent de l'air pollué. En laissant le choix aux maires de faire ce qu'ils trouvent bon pour leur ville et leurs citoyens, le groupe UDI soutient le Crit'Air 5 qui n'engage pas tous les véhicules, mais qui nous apportera tout de même beaucoup de satisfaction en matière de santé publique. Je vous remercie.

M. le Président

Merci Monsieur le Maire. Patrice LECLERC pour le Front de Gauche.

M. LECLERC (FG)

Merci Monsieur le Président. Chers collègues, le groupe Front de Gauche et Citoyens partage la volonté d'instaurer une zone à faibles émissions sur le périmètre de l'A 86. Avec le développement de la pollution, nous assistons à une catastrophe sanitaire silencieuse. 48 000 morts dus aux émissions de particules fines par les véhicules sont comptabilisés par an en France dont près de 3 000 dans la métropole du Grand Paris. Il faut donc agir. Nous partageons la nécessité politique de changer nos modes de consommation, comme nos modes de transport. Il y a une urgence. Il en va de notre santé, de celle de nos enfants et de nos petits-enfants. De ce point de vue, je partage l'introduction faite par notre collègue Daniel GUIRAUD.

À la lecture du projet de délibération, nous refusons cependant que cela se fasse une fois de plus sur le dos des milieux populaires. Nous avons le courage, puisqu'il est nécessaire, de dire qu'il faut absolument travailler mieux sur les conditions de la mise en œuvre de la ZFE. Nous avons aussi la

franchise de dire qu'il nous faut travailler sérieusement pour que cette ZFE se mette en place et que nous ne votions pas ici des Crit'Air que les maires ne respecteront pas demain sur le terrain, en ne prenant pas les arrêtés.

Pour prendre l'exemple de ma commune de Gennevilliers, 30 040 véhicules répondent au Crit'Air 5, 8 544 véhicules cumulent les Crit'Air 4 et 5. Qui peut ici imaginer que la ligne 13, bloquée durant deux heures ce matin, le T1 et le RER C pourront en l'état absorber le besoin de mobilité ? Qui peut imaginer ici que 3 000 ou 4 000 personnes pourront, d'ici juillet 2019, acheter un véhicule électrique ? S'ils le pouvaient, les constructeurs pourront-ils suivre ? S'ils le pouvaient, le réseau d'électricité tiendrait-il ? S'ils le pouvaient, serait-il souhaitable qu'il y ait autant de véhicules électriques ? La même question se pose à l'échelle métropolitaine pour 234 000 et 651 000 véhicules.

La lutte contre la pollution ne peut pas se traduire par une pénalisation ou aggravation des conditions de vie des salariés et des milieux populaires. C'est le cas aujourd'hui avec la montée des prix de l'essence et du gasoil, décidée brutalement par le Gouvernement qui ne taxe pas les grosses voitures, n'augmente pas le prix du kérosène et privilégie la liaison aéroport Charles-de-Gaulle-Paris, alors que nous sommes des centaines de milliers à demander des investissements pour les lignes RER existantes. Même des aides de 15 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ne mettent pas à la portée de toutes et tous l'achat d'un véhicule électrique neuf car il restera au minimum 10 000 euros à charge. Pensons aussi à tous ces autoentrepreneurs que les Gouvernements successifs ont encouragé à développer leur activité, mais qui n'auront pas les moyens, malgré les aides, d'acheter un véhicule utilitaire neuf.

Il faut avoir le courage de rappeler la dépendance quotidienne à la voiture. Il ne faut pas se targuer de courage lorsque la Commission européenne nous oblige à l'appliquer. Il y a une dépendance quotidienne à la voiture pour aller travailler dans une banlieue parce que les transports en commun ne sont pas adaptés. Qui peut sérieusement envisager transporter plus de personnes sur la ligne 13 ? Qui a essayé d'aller travailler la nuit en transport en commun ?

La pollution dans notre métropole est une question sérieuse qui doit être traitée sérieusement. Elle demande un consentement des populations et donc le temps de la concertation et de la consultation. La ZFE doit être mise en œuvre de manière concomitante à une grande politique publique de développement de transports alternatifs et particulièrement des transports en commun. Tel est l'objet de nos amendements qui visent à nous engager maintenant pour réussir véritablement, en mettant en adéquation le planning de la mise en œuvre de la ZFE et celui des mesures alternatives.

Nous demandons à l'État, la Région, la Métropole, la RATP et la Société du Grand Paris d'anticiper et de coordonner leurs mesures visant à faire disparaître les véhicules à essence ou diesel. En développant des solutions alternatives. En réalisant des études socioéconomiques permettant de cerner les publics captifs et d'évaluer le montant des aides à mettre en place. En améliorant les capacités des transports existants pour augmenter le nombre de voyageurs transportés dans de

meilleures conditions. En tenant les délais pour le métro du Grand Paris par la SGP. En adaptant et développant le réseau des bus aux objectifs de diminution des véhicules particuliers. Il faudra certainement créer des lignes de bus en site propre dès maintenant sur le parcours des lignes de métro de la SGP. En attendant la réalisation de ce métro, il convient de travailler sur la gratuité des transports en mettant en place des aides pour les autoentrepreneurs et des aides plus importantes pour les personnes à faibles revenus qui sont obligées d'acheter des véhicules d'occasion à cause de la faiblesse de leur pouvoir d'achat. En assurant des engagements financiers en matière de fret ferroviaire et fluvial.

Je termine en disant que nos amendements proposent certes la date de mise en œuvre en 2025, mais entre 2019 et 2025, une date raisonnable est certainement à trouver. Nous sommes prêts à avancer cette date, mais non pas à juillet 2019.

M. le Président

Merci Monsieur le Président. Madame BERTHOUD pour le groupe Les Républicains.

Mme BERTHOUT (LR-DVD)

Monsieur le Président, mes chers collègues, merci à mon ami et collègue Éric CESARI d'avoir cédé son temps de parole pour me permettre d'aller à une cérémonie commémorative. Ma première intervention dans ce Conseil métropolitain portera sur l'une des décisions sans doute les plus courageuses et politiques, au sens étymologique du terme, prise par notre jeune instance : la mise en place d'une zone à faibles émissions métropolitaine. Cette délibération traduit à elle seule les enjeux de la construction métropolitaine, des enjeux ambitieux, courageux qui appellent à une vision partagée, au-delà de nos familles politiques respectives, entre les petites et les grandes collectivités.

La pollution ne connaît pas les frontières communales. L'ensemble des habitants du Grand Paris subissent les pollutions, en particulier les populations les plus fragiles, les enfants, les malades, les seniors, les familles modestes. 1,3 million de Franciliens sont exposés à des dépassements de valeurs fixées par l'Organisation mondiale de la Santé, soit sept mois d'espérance de vie perdus et 6 000 décès par an. Les chiffres donnent le tournis et nous appellent à l'action. Il ne peut pas y avoir d'un côté du périphérique ceux qui bénéficient de mesures protectrices sur la qualité de l'air et de l'autre, ceux qui subissent la pollution, ce qui ajouterait une fracture territoriale à d'autres.

Loin d'imposer de manière autoritaire et sans concertation une décision qui nécessite beaucoup de pédagogie, je crois que la Métropole fixe un cadre commun qui n'est pas rigide et nous pousse à aller dans le bon sens. La décision reviendra aux 79 maires concernés. Je voudrais les saluer, vous saluer, mes chers collègues, car je sais que ces décisions ne sont pas faciles à porter, surtout dans un contexte national où les objectifs écologiques et la baisse du pouvoir d'achat se sont percutés. En matière de transition énergétique, aucune mesure efficace ne peut être prise sans accompagnement. La Métropole agit dans l'ordre. Elle a d'abord proposé, dès 2016, le dispositif « La métropole roule propre ! » qui est d'ailleurs peut-être suffisamment connu pour aider les habitants du Grand Paris à

acquérir des véhicules propres. Trois ans plus tard, elle propose des restrictions de circulation pour les véhicules polluants, avec un calendrier qui permet à chacun, me semble-t-il, d'anticiper le resserrement progressif des conditions de circulation.

Les enjeux de la qualité de l'air et de la santé de nos concitoyens sont au cœur de nos responsabilités d'élus locaux. Je comprends les inquiétudes de certains collègues et j'en partage certaines, mais vous avez aussi tout à l'heure, Monsieur le Président, donné des arguments pour nous rassurer tous et pour montrer qu'un dialogue s'engagera avec l'État et avec les autres collectivités qui doivent nous accompagner.

Le groupe Les Républicains votera évidemment cette mesure. J'ajouterai que pour mes collègues du groupe LR et Indépendants du Conseil de Paris qui sont dans cet hémicycle, ce vote répond à une double cohérence puisqu'en 2014, nous avons proposé d'instaurer, à Paris, une zone à faibles émissions. Nous voterons sans réserve cette démarche qui est pragmatique et progressive.

M. le Président

Merci Madame la Présidente. Monsieur Christophe NAJDOVSKI.

M. NAJDOVSKI (EC)

Merci Monsieur le Président. Chers collègues, nous le savons tous, la pollution de l'air tue. Il y a un impératif de santé publique à reconquérir la qualité de l'air. Nous sommes aujourd'hui collectivement au pied du mur. C'est d'abord une injonction du Conseil d'État, datant de juillet 2017, destinée au Gouvernement français et demandant d'agir à brève échéance. C'est aussi la France qui est poursuivie par la Cour de justice européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air européennes. Aujourd'hui, dix territoires sont concernés en France, dont celui de notre métropole. Nous avons donc le devoir d'agir et devons agir sur deux plans.

Premièrement, il nous faut poursuivre inlassablement la priorité à l'investissement dans le développement des alternatives à l'usage de la voiture individuelle : le développement des transports collectifs, des mobilités actives telles que la marche et le vélo ou encore le développement de la mobilité partagée (auto-partage et covoiturage).

Deuxièmement, nous devons aussi agir sur la qualité du parc roulant en mettant en œuvre sans tarder la zone à faibles émissions à l'échelle métropolitaine. Comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, ainsi que votre vice-président Daniel GUIRAUD, plus de 220 villes métropoles en Europe l'ont fait depuis plus de dix ans et les résultats en matière de réduction des pollutions sont significatifs. La zone à faibles émissions est un outil, mais il n'est pas le seul. Il est aujourd'hui indispensable à la reconquête de la qualité de l'air. Il est tout aussi indispensable de mettre en œuvre concomitamment l'accompagnement nécessaire aux citoyens pour les aider à modifier leurs modes de déplacement au quotidien en utilisant des moyens plus propres.

Aujourd'hui, chers collègues, nous devons agir vite car il y a une urgence écologique à reconquérir la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les plus fragiles pâtissent de cette situation. Ce sont eux qui vivent à proximité des grandes infrastructures routières et sont les plus exposés à la pollution de l'air. Je le dis aussi avec solennité, chers collègues, il n'y a pas d'écologie punitive. C'est l'absence d'écologie qui est punitive aujourd'hui. C'est l'absence d'écologie qui provoque des milliers de décès prématurés liés à la pollution atmosphérique. C'est l'absence d'écologie qui fait que le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité se manifestent à l'échelle globale comme à l'échelle locale. Nous avons donc le devoir d'agir vite et nous avons une obligation de résultats. Il en va de la santé publique de nos concitoyens. Soyons ensemble au rendez-vous de cette échéance.

M. le Président

Merci Christophe. Philippe JUVIN.

M. JUVIN (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Merci à Daniel GUIRAUD et à vous-même d'avoir organisé le débat sur ce sujet complexe. Il n'y a pas d'un côté ceux qui se préoccupent de la santé et de l'autre ceux qui ne s'en préoccupent pas. Nous sommes tous préoccupés par la santé, quelle que soit notre position. Par ailleurs, la loi européenne et la Commission européenne appellent à agir, mais aucune loi européenne ne comprend l'obligation de créer une ZFE. L'Europe nous demande d'agir, il nous revient de trouver les moyens. Concernant les effets sur la santé, ils sont réels, mais partout où des ZFE ont été mises en place, elles ont montré des résultats positifs parce que d'autres mesures ont été prises. La ZFE n'est efficace que lorsqu'elle s'inscrit dans une politique globale, comme l'a rappelé tout à l'heure Patrice LECLERC.

Que nous est-il proposé aujourd'hui ? Soyons précis. Il est proposé d'imposer à un certain nombre de ménages, les plus modestes, de changer leur voiture d'ici le mois de juillet. J'ajoute qu'il s'agira pour chacun des maires présents, comme le dit l'étude fournie par les métropoles, de demander à 48 % des artisans et commerçants de changer leurs véhicules utilitaires. Cette décision vous conduira à dire à la moitié des artisans et commerçants de votre commune que d'ici quelques mois, ils devront changer leur véhicule utilitaire.

Je crois que cette précipitation fera malheureusement que la mesure ne sera pas acceptée par la population. J'ai entendu avec un grand intérêt les propositions d'amendements de Patrice LECLERC. Je pense qu'il nous faut du temps et qu'il faut consacrer ce temps à la mise en œuvre de mesures pédagogiques.

Mme THOMASSIN (PS-DVG)

Merci Monsieur le Président. Je crois que l'urgence écologique est partagée par tous ou quasiment tous et que nous n'avons aucune leçon à nous donner ou recevoir les uns les autres. Il est constaté que ceux qui habitent en proximité directe de grandes infrastructures routières sont aussi les plus

modestes. Leurs enfants sont les plus touchés par les infections pulmonaires. Ces mêmes catégories sociales subissent la double peine, d'une part les répercussions sanitaires du fait de la pollution, d'autre part l'absence de moyens pour changer leur voiture aussi facilement que d'autres. Il en est de même pour les artisans, troisième constat qui a été soulevé et que nous partageons.

La position du groupe socialiste et divers gauche est qu'il faut aller plus loin. Nous sommes d'accord sur les constats, mais il faut aller plus loin si nous voulons que la mesure soit acceptable et juste sur le plan social. Il faut cibler les aides sur les personnes les plus fragiles au plan économique, mais également sur les PME, les artisans. Il faut prendre en compte les capacités financières pour moduler les subventions, notamment en faveur des PME, des artisans et des personnes les plus modestes. Il faut peut-être également adapter notre position aux véhicules d'occasion et penser à l'économie circulaire. Enfin, nous ne pouvons pas faire comme si rien ne s'était passé au sein de la Société du Grand Paris et comme si les gares du Grand Paris Express n'étaient pas, encore une fois dans l'Est parisien, reportées de cinq ans. Je crois qu'il nous faut veiller à tout cela, même si nous partageons la nécessité de répondre à l'urgence écologique.

M. le Président

Merci Sylvine. Je te rappelle que les gares de l'ouest sont aussi reportées de quatre ou cinq ans, hélas pour ma commune d'ailleurs. Laurent RUSSIER.

M. RUSSIER (FG)

Bonjour à toutes et à tous. Je partage assez l'intervention de Sylvine THOMASSIN et bien sûr celle de Patrice LECLERC. Je voudrais simplement insister sur trois points. Tout d'abord, ne nous donnons pas de leçon. Nous voulons et devons tous réussir. Les citoyens attendent que nous réussissions sur ces sujets, en proposant de vrais résultats et que nous ne soyons pas simplement dans l'affichage. Je crains qu'avec cette proposition, notamment en termes de calendrier, nous allions à l'échec. Non seulement cette décision risque d'être ressentie comme de la ségrégation et de l'écologie punitive, mais nous avons surtout besoin d'être pédagogique et d'être compris. Si nous voulons réussir, nous devons être compris. Certains se mobilisent sur l'augmentation du carburant ; je rappellerais l'affaire des portiques et des bonnets rouges. Nous avons intérêt à prendre des décisions et à ne pas reculer.

Je pense que nous pourrions proposer un calendrier plus large. Utilisons utilement l'année 2019 pour ouvrir un grand débat dans la région Île-de-France. Nous verrons alors qui aura le courage politique. Il faut que la Région Île-de-France, les Départements, l'État, les Communes et la Société du Grand Paris montrent ensemble aux habitants qu'ils ont envie d'avancer sur ce sujet fondamental. Cela permettra d'aborder un certain nombre de questions bloquantes. Il ne suffit pas de remplacer des voitures par d'autres voitures, mais voir comment nous pouvons diminuer le nombre de voitures dans la métropole. Pour que l'écologie ne soit pas punitive, les aides doivent être beaucoup plus importantes pour les plus modestes et moins importantes pour ceux qui en ont moins besoin. Il nous faut travailler également sur les fractures urbaines. Pourquoi les autoroutes A 1 et A 86 ne sont-elles pas limitées à 70 kms/h comme le périphérique ? Se pose également la question de l'enfouissement

de l'autoroute A 1. Par ailleurs, comment continuer à avancer fortement sur le report vers le vélo ? Pourquoi ne pas imaginer une carte Navigo à demi-tarif ou à 70 % de réduction pour ceux qui font le choix, parmi les plus modestes, de laisser leur voiture pour prendre les transports en commun ? Comment avancer sur les transports en commun, notamment sur le Grand Paris Express et le RER B ? Quid des parkings relais ? Je refuserai que Saint-Denis soit un parking à ciel ouvert. Enfin, comment contrôler tout cela ? Je pense qu'il est nécessaire de mener une année de débat public avec tous les acteurs. Je suis très favorable à la mise en place de la ZFE, mais donnons-nous l'année 2019 pour réfléchir à tous les niveaux.

M. le Président

Merci Laurent. Stéphanie DAUMIN.

Mme DAUMIN (FG)

Dans ma commune de Chevilly-Larue, le Crit'Air 5 représente 12 % du parc roulant. Dès demain, je devrai donc expliquer à 2 462 propriétaires de véhicules, probablement dans les quartiers populaires, qu'ils doivent acheter un véhicule électrique ou GPL afin d'anticiper ce qui va se passer au fil des prochaines années avec la mise en place de cette ZFE. Je suis totalement pour les ZFE et je suis tout à fait favorable à ce que nous imaginions un calendrier progressif. Je pense que le courage consiste à créer toutes les conditions pour que le renouvellement du parc automobile se fasse à partir de maintenant, à expliquer aux habitants que dans deux ou trois ans, et non pas dans six mois, ils auront l'obligation de le faire. Ne leur mettons pas le couteau sous la gorge. Je pense que ce délai court est le meilleur moyen de fabriquer des ennemis de l'écologie. Nous voyons comment les taxes sur le diesel sont aujourd'hui rejetées par certains. Nous allons également créer un sentiment de rejet vis-à-vis du maire qui a encore un certain crédit auprès des citoyens. Ils auront le sentiment d'avoir été trahis par ceux qui sont au plus proche de leurs besoins. Portons la ZFE, mais offrons d'abord la carotte avant de donner le bâton.

M. le Président

Didier GONZALES.

M. GONZALES (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Nous sommes tous d'accord, il faut donner priorité à la santé et instaurer une zone à faibles émissions. Le dispositif tel qu'il est présenté, avec une vignette Crit'Air 5, me semble être raisonnable. Il paraît difficile de dire qu'il faut agir, mais de manière différée et toujours repousser la décision. Le dispositif concerne des véhicules âgés de 18 à 21 ans. Le bilan est à mettre en face des 6 000 morts par an dans notre métropole, sans parler des maladies cardiovasculaires et respiratoires que je connais bien sur ma commune. Il y a urgence à agir. Il faut agir de manière multifactorielle parce que la pollution des transports ne se divise pas. Je note qu'une fois encore, rien n'est proposé sur l'aérien. Tout est une question de proportion, au vu de la quantité de polluants produits par l'aérien. Le décollage d'un 747 correspond à 140 000 kms d'une voiture moyenne. La particularité du kérosène ferait que cette pollution ne devrait pas être prise en compte.

Or le kérosène a les mêmes particularités que le diésel en termes de particules fines et de Nox. La prise en considération des pics de pollution ne doit peut-être pas affecter l'aérien. Autrement dit, ceux qui vont travailler seront ennuyés en cas de pics de pollution, lorsqu'il fait beau, mais il n'y aura pas de retard pour ceux qui vont passer un week-end à Marrakech ! Je demande à ce que notre Métropole soit proactive en la matière, agisse auprès de l'État pour que le dispositif proposé soit global et combiné. Je souhaite que notre Métropole soit porteuse d'une étude, puisque nous ne pouvons l'obtenir de la part d'Airparif, qui permettrait de convertir les données d'Airparif en durée de vie en bonne santé perdue. Je vous remercie, Président.

M. le Président

Merci cher Didier. Manuel AECHLIMANN.

M. AECHLIMANN (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Comme tout le monde, je souscris à ce principe d'un assainissement utile et indispensable de l'air que nous respirons. Toutefois, j'attends des aides de l'État et des interventions de la Région. Dans la ville d'Asnières, cette décision va impacter 3 000 personnes, ce qui n'est pas rien. Si nous n'obtenons pas toutes les garanties des différentes autres autorités intervenantes, certains maires dont je suis seront amenés à ne pas signer l'arrêté. Si nous n'obtenons pas satisfaction dans l'ensemble du dispositif et du processus mis en œuvre, nous pourrions ne pas signer les arrêtés correspondants ou les signer plus tard. Il est important d'être clair sur ce sujet. Entre aujourd'hui et juillet, sans position plus claire des autres intervenants, notamment de la Région et de l'État, nous ne pourrions pas contraindre 3 000 personnes à donner suite dans ma commune. Il faut que le dernier mot puisse rester aux maires. Si tel est le cas, nous pourrions souscrire au principe tel qu'il a été évoqué aujourd'hui, en restant libre de l'appliquer ou non.

M. le Président

Merci Manuel. Nous avons eu un débat de grande tenue, je vous en remercie. Je voudrais ajouter quelques mots suite à l'ensemble des interventions. J'ai entendu l'urgence à statuer, bien que des points de vue différents s'expriment sur la notion d'urgence. Certains souhaitent attendre cinq à six ans. Nous constatons déjà 6 000 morts par an, ce qui ferait donc 30 000 morts supplémentaires sans que nous prenions nos responsabilités pour essayer d'endiguer ce fléau. Les élus sont tenus de prendre leurs responsabilités.

En revanche, j'entends bien les propositions qui sont faites et les inquiétudes exprimées qui sont légitimes. Je comprends et partage tout à fait les inquiétudes exprimées tout à l'heure par Patrice au nom du Front de Gauche, puisque je les subis moi aussi. Je suis d'accord pour discuter avec le Gouvernement et la Région, mais il nous faut d'abord voter le principe de la création d'une ZFE car nous ne pourrions pas discuter si elle n'existe pas. Dès la semaine prochaine, j'entreprendrai, en votre nom, des discussions avec le Gouvernement, la Région et la Ville de Paris qui est en avance sur nous et avec tous ceux qui peuvent nous aider, afin que nous puissions avoir des certitudes sur les apaisements que vous demandez. Je vous propose de créer très rapidement un groupe de travail sur

les mesures d'accompagnement telles que vous les souhaitez, afin que nous puissions en discuter. Ce débat ne peut se passer qu'après que nous avons décidé de mettre en place la ZFE. Il existe aussi un groupe de travail sur les transports alternatifs. Nous en discuterons avec Île-de-France Mobilités et la Région.

Je souhaite être mandaté pour entreprendre ces discussions. Comme je vous l'ai dit, nous ferons un rapport d'étape au printemps, afin d'étudier le guichet unique et les mesures de compensation au sein du Conseil métropolitain. Il faut dégager des moyens et nous avons déjà entrepris des discussions en la matière. Je souhaite que nous allions plus loin. Dans le cas contraire, si nous constatons que nous n'avons pas les moyens de franchir le cap, je vous réunirai pour constater que les engagements que nous avons pris ne sont pas en état d'être tenus cette année. La Métropole pourra voter en son âme et conscience pour suspendre la décision et attendre que les mesures soient au rendez-vous.

Il n'y a ni écologie punitive ni autoritarisme excessif. Nous avons simplement la volonté de répondre à des exigences et de les mettre en œuvre de manière consensuelle par un travail commun. Dans le cas contraire, nous ferons le triste constat que nous ne n'y sommes pas arrivés. Je pense que pour répondre à toute volonté, il y a un chemin et je vous propose de vous engager dans ce chemin. Il faut que nous soyons solidaires et que ceux qui ont des inquiétudes se voient apaisés. Nous construisons le dispositif au jour le jour.

Je crois que Monsieur CONTASSOT souhaite nous présentera un vœu et nous aborderons ensuite les amendements.

M. CONTASSOT (EC)

Merci Monsieur le Président. Au-delà des points de vue des uns et des autres, il nous semble très important que des mesures d'accompagnement soient mises en place. Tel est le sens du vœu que nous proposons et qui prévoient 15 mesures d'accompagnement. Il nous semble extrêmement important de dire ce qu'il faut faire et dans quelle direction il faut aller. Ces mesures sont listées dans le vœu qui a été transmis en amont de ce Conseil. Une première consiste à dire qu'il ne faut pas se contenter de constater les retards dans la mise en œuvre du Grand Paris Express et de demander à la Région d'envisager des solutions temporaires. Une série de mesures concernent ensuite les aides. Il existe déjà des aides sous condition de ressources, notamment pour les ménages non imposables. Il nous semble que la Métropole pourrait faire un geste en la matière. Des mesures concernent également toutes les solutions alternatives à la voiture (réseau de pistes cyclables, etc.) parce qu'en un certain nombre d'endroits, elles peuvent être un complément. Il est proposé également la création d'espaces de travail partagés puisque la réduction des déplacements contraints domicile/travail permet une amélioration. Il est également nécessaire que la fiscalité écologique serve la cause écologique et non d'autres aspects du budget de l'État. Enfin, nous demandons à ce que nous n'attendions pas des décisions qui nous seraient imposées en matière de péages urbains, mais que nous y réfléchissions sans a priori, notre groupe étant lui-même assez partagé sur ce sujet. Il conviendrait d'étudier les avantages et les inconvénients de la mise en place d'un éventuel péage

urbain. Puisqu'il est prévu dans la loi LOM que les EPCI en décident, il serait préférable d'anticiper cette question. Tel est le sens de ce vœu. J'ai noté quelques propositions de reformulation qui nous conviennent. Je souhaite simplement que soit maintenu ce groupe de réflexion, sans aucun apriori, concernant un éventuel péage urbain.

M. le Président

Merci. Je pense que nous pouvons voter ce vœu, avec les modifications que l'Exécutif a proposées. Nous ne pouvons pas l'accepter en l'état parce que des objections sont faites à la Région. Nous proposons donc une reformulation. Je n'ai pas d'objection fondamentale à ce vœu qui a été distribué.

Au premier alinéa, il s'agit de supprimer les trois premières lignes pour les rédiger d'une manière plus consensuelle : « L'État, l'ensemble des collectivités et acteurs concernés mettent tout en œuvre pour réduire le retard pour la réalisation du réseau Grand Paris Express et envisagent toutes les solutions transitoires possibles, comme par exemple un réseau temporaire de bus à fréquence élevée sur les itinéraires impactés par le retard ».

Nous acceptons les 2^{ème} et 3^{ème} alinéas.

Au quatrième, nous proposons de supprimer les deux premières lignes : « Les études soient poursuivies d'ici la mise en œuvre effective de la ZFE, afin de mieux cerner l'impact sur les populations les plus fragiles sur le plan économique ».

À la page suivante, nous sommes d'accord avec les 1^{er} et 2^{ème} alinéas.

Au troisième, nous proposons la formulation suivante : « La Région Île-de-France autorise la Métropole à accompagner financièrement les artisans et commerçants à l'évolution de leurs véhicules professionnels ».

Nous sommes d'accord avec les deux alinéas suivants.

À l'alinéa suivant, nous supprimons les deux premières lignes et nous proposons : « Dans le cadre de sa compétence relative à l'immobilier d'entreprise et à l'élaboration du schéma d'aménagement numérique, la Métropole du Grand Paris s'engage à favoriser la création d'espaces de travail partagés interentreprise sur l'ensemble de son territoire ». Cela rentre dans le cadre du SCoT et nous sommes tout à fait d'accord.

À l'alinéa suivant, nous supprimons les deux premières lignes et nous proposons d'écrire : « La Métropole du Grand Paris interpelle le Gouvernement pour favoriser le développement du télétravail ».

Les deux suivants ne posent pas de problème.

Nous supprimons l'avant-dernier alinéa parce que nous ne pouvons pas nous engager dans un débat qui anticipe le vote de la loi sur les péages urbains. Il nous faut attendre que le Parlement ait statué. Je pense que ce sujet reviendra à l'ordre du jour d'un prochain débat.

Au dernier alinéa, nous supprimons les deux premières lignes et proposons : « La Métropole du Grand Paris demande à l'État d'affecter tout ou partie des produits fiscaux liés à la fiscalité écologique pour le financement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle thermique ». Je crois qu'un amendement socialiste va dans ce même sens et la position des Républicains est conforme également.

Moyennant ces modifications, nous acceptons l'ensemble de ce vœu. Je pense que ce vœu répond à un grand nombre d'inquiétudes qui ont été formulées par les uns et les autres. Il va dans le sens de ma proposition de créer immédiatement, dès lors que nous aurons voté sur la ZFE, des groupes de travail, l'un concernant l'accompagnement citoyen pour l'achat de nouveaux véhicules et l'autre travaillant sur les transports alternatifs.

Je voulais vous rappeler que la mesure sur le Crit'Air 5 concerne moins de 1 % du parc roulant. Il y a une différence entre le parc immatriculé et le parc roulant. Elle représente moins de 5 % du parc immatriculé et moins de 1 % du parc roulant. C'est la mesure la moins pénalisante que nous pouvons envisager. Elle correspond à 24 % du parc immatriculé de véhicules des artisans et commerçants et moins de 1 % du parc roulant. Elle correspond à 42 % du parc immatriculé pour les transports en commun et moins de 5 % du parc roulant. Elle représente 118 000 véhicules particuliers, 9 500 véhicules professionnels et 4 000 véhicules de transport en commun. Ces chiffres officiels sont à votre disposition.

La mesure me semble équilibrée et je me suis battu pour éviter que nous décidions du Crit'Air 4. Ce vœu va dans le bon sens d'une construction commune. Je vous propose maintenant de voter sur ce vœu, tel qu'il a été modifié, avant de voter sur les amendements. Qui est pour ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

Le vœu est adopté à l'unanimité (11 abstentions).

M. JUVIN (LR-DVD)

Je sais gré des efforts que tu fais pour trouver un chemin, comme tu le dis souvent. L'une des questions qui nous divise est celle du délai. Tu nous as fait la proposition de rencontrer nos interlocuteurs, l'État, la Région, etc. pour trouver une solution sur le délai. Ne pourrions-nous pas proposer aujourd'hui de voter la délibération qui nous est soumise en retirant les délais ? Nous retirons les délais et affirmons la nécessité de créer la ZFE. Par ailleurs, tu es mandaté par le Conseil métropolitain pour trouver les solutions d'accompagnement. Nous pourrions ainsi nous revoir au printemps, comme tu nous l'as proposé, pour voter les délais en fonction de ce que tu as obtenu.

M. le Président

La Chambre de commerce et d'industrie de la région nous soutient dans cette décision. La fédération des artisans nous apporte également son soutien et est d'accord sur les délais. Je sais qu'il y a des cas particuliers, mais nous serons capables de prendre des mesures d'accompagnement pour y arriver.

Philippe, je ne peux pas proposer à la Métropole de créer une ZFE sans avoir un délai. Tout le monde est d'accord sur le principe de la ZFE, mais sans délai, nous ne savons pas quand elle sera créée. Je vous propose de voter avec un délai et m'engage à faire, au printemps, un bilan sur les mesures d'accompagnement. Nous allons entreprendre les discussions avec l'État et les autres partenaires. Si nous ne sommes pas en mesure de proposer des mesures d'accompagnement rassurantes, nous pourrions suspendre le vote. Je m'engage à ouvrir ce débat et à être transparent, mais il nous faut voter aujourd'hui la ZFE avec un délai. Sinon, cela n'aurait pas de sens ni vis-à-vis du Gouvernement ni vis-à-vis de nos autres partenaires.

Nous abordons le vote des amendements, avant de voter sur la mise en œuvre de la ZFE. Le premier amendement est proposé par le groupe socialiste. Il a été présenté tout à l'heure. Il s'agit de demander à l'État d'affecter une fraction de la contribution climat énergie de la Métropole du Grand Paris pour augmenter les aides aux ménages les plus modestes et aux territoires et pour créer des aides additionnelles. L'Exécutif est d'accord avec cet amendement qui va dans le bon sens. Je le mets au vote. Qui s'oppose à cet amendement ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°1 est adopté à l'unanimité (1 abstention).

Le deuxième amendement du groupe socialiste demande à la Région Île-de-France de créer un fonds d'aides exceptionnelles. La gouvernance de la Métropole ne peut pas être d'accord avec cet amendement car il est une injonction faite à la Région. Les injonctions n'entrent pas dans le cadre des lois de la République, compte tenu de la hiérarchie des collectivités locales. J'assume mes responsabilités, Madame la Présidente, je m'oppose à cet amendement. Qui est pour cet amendement ? Qui est contre cet amendement ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°2 est rejeté.

Le troisième amendement est proposé par le Front de Gauche. Nous ne pouvons pas accepter le report des délais. Il est proposé un engagement de la Métropole du Grand Paris pour un déploiement à compter de décembre 2025. Nous nous en sommes longuement expliqués. Je m'oppose à cet amendement car il vide de son sens la décision de créer la ZFE. Qui est pour cet amendement ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°3 est rejeté.

Nous passons maintenant au vote sur la mise en œuvre de la ZFE, avec les précautions que nous avons prises, avec le vœu que nous venons de voter et avec l'amendement que nous avons accepté. Qui est pour la création de la ZFE ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°12 est adoptée à la majorité (12 contre, 19 abstentions).

La ZFE est acceptée. Bravo ! Merci pour ce débat qui honore notre métropole.

12- Adoption définitive du Plan climat air énergie métropolitain (PCAEM)

M. GUIRAUD (PS-DVG)

La ZBE était un élément du plan climat air énergie métropolitain que nous avons adopté à l'unanimité le 8 décembre dernier. Le Code général des collectivités acte le fait que l'EPCI qui a adopté un PCAEM est coordinateur en matière de fonctions énergétiques sur son territoire. D'où l'importance de l'adoption formelle du PCAEM. Depuis son adoption à l'unanimité, nous l'avons transmis à l'Autorité environnementale et à la Mission régionale Île-de-France qui ont délibéré favorablement au mois de mai dernier. Nous l'avons ensuite transmis à la Région qui l'a adopté avec quelques réserves. Nous l'avons également transmis à l'État qui n'a pas répondu. Passé un certain délai, en l'occurrence de deux mois, l'accord est réputé tacite. Le CODEV l'a également adopté le 4 avril dernier. Plusieurs centaines de contributions de collectivités du territoire métropolitain et de particuliers ont été déposées, notamment sur la plateforme numérique Plan climat air énergie métropolitain. Le document, qui a pris en considération toutes les demandes, a été conservé, en fonction des différentes contributions.

Les actions phares du Plan climat sont la ZFE, mais également la mise en place d'une fédération des agences locales énergie climat, les ALEC, le schéma directeur énergétique métropolitain sur lequel nous allons travailler dès le début 2019 pour l'adopter. Daniel BREUILLER parlerait mieux que moi de la renaturation des milieux, de la préservation et de la valorisation de la biodiversité, de la lutte contre les risques climatiques. Il est prévu également la préfiguration d'un opérateur de compensation carbone.

Les principaux jalons prévus fin 2018 et en 2019 sont les suivants :

- lancement du schéma directeur d'énergie ;
- lancement par les maires de la consultation sur la ZFE ;
- la préfiguration carbone ;
- la contractualisation avec les ALEC ;
- l'organisation d'une deuxième conférence métropolitaine ;
- l'organisation d'un événement sur le climat ;
- l'organisation de l'Accord du Grand Paris pour le climat, une sorte de COP métropolitaine. J'ai rencontré Pascal CANFIN de WWF qui est tout à fait d'accord pour que WWF participe et collabore avec la MGP en la matière

Il s'agit donc de délibérer pour intégrer l'ensemble de ces dispositions :

- d'adopter le PCAEM ;
- de demander à l'Etat l'attribution à la Métropole du Grand Paris, ainsi qu'aux collectivités territoriales compétentes d'une partie des recettes générées par l'augmentation prévue de la Contribution Climat-Energie, dédiée à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de lutte contre le changement climatique ;

- de mandater le Président pour travailler à l'international, avec Anne HIDALGO, sur les différents réseaux auxquels nous sommes liés ;
- de mandater le Président pour organiser la COP métropolitaine #GrandParis2degrés ;
- de préciser que le PCAEM confère à la MGP le rôle de coordinateur de la transition énergétique sur le champ métropolitain ;
- de transmettre l'ensemble du PCAEM au Préfet.

M. le Président

Merci, Monsieur le Président. Ce travail est consécutif à tout ce qui a déjà été évoqué. Nous n'allons pas y revenir, sauf à ce que certains souhaitent intervenir. Je crois que le débat a eu lieu. Plusieurs amendements sont proposés sur ce PCAEM.

M. JUVIN (LR-DVD)

Pour être constant avec le vote précédent, je suis malheureusement contraint de voter contre ce texte puisqu'une page complète du plan est le copié-collé de la délibération que nous venons de voter. Ayant voté contre la délibération précédente, je ne peux pas voter pour un texte qui est en partie le même. Je voterai donc contre cette délibération.

M. MOUGIN (LR-DVD)

Je m'interroge sur le règlement intérieur de notre assemblée car je pense que nous n'avons pas le quorum. Si le quorum se calcule délibération par délibération, il faut s'interroger sur le vote de cette délibération, voire sur le vote de la précédente. Si ce calcul n'est fait qu'au début de l'assemblée, nous pouvons alors encore délibérer valablement.

M. le Président

Le quorum est notamment calculé au début de l'assemblée. Un amendement a été déposé par le groupe Les Républicains. Monsieur BERTHAULT le présente.

M. BERTHAULT (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Cet amendement fait écho à notre premier vote sur le plan climat. Il s'agit de proposer une évaluation. Ce plan climat a la bonne particularité de détailler 35 actions, 8 actions transversales, 10 dans le domaine de la qualité de l'air et de la mobilité durable, 5 pour l'habitat, 3 pour l'énergie, 3 pour la consommation, l'alimentation et les déchets et 6 pour l'adaptation aux changements climatiques. Ces 35 actions sont très détaillées. Il serait intéressant d'avoir une communication annuelle au sein de la commission développement durable et en séance du Conseil métropolitain, de façon à ce que nous ayons une évaluation de la mise en œuvre de ces actions et de leur cohérence.

M. le Président

Merci Didier. Cette évaluation me paraît être de bon sens et nous sommes d'accord pour adopter cet amendement. Qui est contre cet amendement ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°4 est adopté à l'unanimité.

L'amendement suivant est présenté par le Front de Gauche.

M. LECLERC (FG)

Cet amendement propose de supprimer les délais. Il est en cohérence avec l'amendement que nous avons proposé tout à l'heure.

M. le Président

Par cohérence, nous sommes contre cet amendement. Qui est pour cet amendement ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°5 est rejeté.

M. le Président

L'amendement n°6 est proposé par Monsieur Jérôme GLEIZES.

M. GLEIZES (EC)

Monsieur le Président, le groupe écologiste ne peut pas passer à côté d'un tel texte, le premier texte important que la Métropole vote en termes juridiques. Ce plan n'est pas anodin, il comporte beaucoup de pages et est le fruit d'un énorme travail. Je ferai donc une intervention sur ce texte.

L'écologiste et le récent conseiller métropolitain que je suis est fier d'apporter le soutien du groupe écologiste et citoyen à ce plan climat. L'adoption définitive de ce premier grand texte métropolitain engage notre Métropole sur la voie raisonnable de la neutralité carbone d'ici 2050, c'est-à-dire réduire au maximum nos émissions de CO₂ et compenser celles qui sont inévitables. Que de progrès depuis 20 ans, depuis que je suis élu et que nous nous battons sur ce sujet. Toutefois, depuis l'adoption de la première lecture, le 8 décembre 2017, du plan climat, l'urgence climatique s'est amplifiée. Le dernier rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, du GIEC, publié le 8 octobre dernier, est très alarmant. Pour limiter le réchauffement de notre planète Terre à 1,5 degré Celsius, il faudrait modifier rapidement, radicalement et de manière inédite, tous les aspects de la société. Cela nous concerne donc aussi.

Aujourd'hui, les trajectoires les plus probables sont à plus de 2 degrés. Nous entrons dans une zone d'incertitude dangereuse et nous avons peut-être déjà dépassé le seuil d'irréversibilité. Il faut en avoir conscience. Montée des températures, montée des eaux, baisse des rendements agricoles et événements climatiques extrêmes risquent d'être notre futur si nous n'agissons pas d'urgence. La dernière réunion de la COP a indiqué que les gaz à effet de serre ont recommencé à augmenter. Aucun des grands pays émetteurs ne respecte la trajectoire des gaz à effet de serre définie lors des Accords de Paris, notamment la France. Il y a urgence à agir. N'oublions que Nicolas HULOT a démissionné car il n'avait pas les moyens de répondre aux enjeux. Aujourd'hui, les collectivités

territoriales parcourent le monde et agissent face aux impuissances des États. Déjà, aux États-Unis, les collectivités territoriales jouent leur rôle, notamment la Californie qui a réagi après le retrait des États-Unis des Accords de Kyoto, en 1997, décidé par Georges BUSH.

Le plan climat est très ambitieux. Il est établi, dans sa première partie, un diagnostic très précis et exhaustif d'une situation dégradée. Il est à la hauteur de nos responsabilités et de l'importance de l'action des Métropoles et des collectivités locales dans les différents domaines nécessaires pour répondre aux enjeux. Il dresse une feuille de route, exigeante certes, à partir du moment où nous la respecterons. Nous devons nous appuyer sur ce plan pour que les prochains grands plans de la Métropole, notamment le SCoT et le FAL, respectent les objectifs du plan climat. Deux actions importantes ont été ajoutées, notamment celle sur le plan Biodiversité qui répond à une urgence très importante. Au-delà de la crise climatique, il y a la crise de la biodiversité.

La deuxième partie est aussi très importante car elle permet de suivre les incidences du plan climat en présentant les méthodes.

M. le Président

Cher collègue, je vous demande de terminer votre intervention. Le débat a déjà eu lieu sur le PCAEM. Merci de présenter votre amendement.

M. GLEIZES (EC)

Je pense que l'adoption de cet amendement ne posera aucune difficulté. Il propose de passer à un objectif de 50 % de bio dans les cantines d'ici 2025.

M. le Président

Merci beaucoup. L'Exécutif donne un avis favorable à cet amendement. Qui est contre ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°6 est adopté à l'unanimité.

Nous passons au vote sur la mise en œuvre du PCAEM. Qui s'oppose ? Qui s'abstient ?

La délibération n°11 est adoptée à la majorité (2 contre, 4 abstentions).

13. Subvention au Syndicat mixte central de traitement des ordures ménagères (SYCTOM) pour la valorisation énergétique des fumées du centre de traitement des déchets à Saint-Ouen.

M. BOULARD (LR-DVD)

Il s'agit d'une subvention pour la valorisation énergétique des fumées du centre de traitement des déchets à Saint-Ouen, dans le cadre de la compétence relative au soutien des actions de maîtrise de la demande d'énergie, votée à l'unanimité le 8 décembre dernier. Le projet est simple et est financé

pour un million d'euros, sachant que son coût est de 82 millions d'euros. La Région Île-de-France est également sollicitée pour la même subvention d'un million d'euros. C'est un projet de récupération de chaleur sur les fumées de l'unité d'incinération de déchets non dangereux de Saint-Ouen. La commission a donné un avis favorable. Je précise que dans le cadre de la prévention des conflits d'intérêt, Éric CESARI, membre du bureau syndical du SYTCOM, m'a informé qu'il ne prendrait pas part au vote. J'invite donc les conseillers, par ailleurs membres du bureau syndical du SYTCOM, à ne pas prendre part au vote sur ce projet de subvention.

M. le Président

Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°13 est adoptée à l'unanimité.

14. « Centres-villes vivants » - règlement du Fonds d'Intervention Métropolitain de soutien à l'Artisanat, aux Commerces et aux Services (FIMACS)

M. DELANNOY (UDI-UC)

Pour mémoire, chers collègues, le programme métropolitain « Centres-villes vivants », adopté au printemps dernier par notre Conseil métropolitain, propose principalement sur trois dispositifs. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) « Centres-villes vivants » auquel ont répondu 55 communes de la métropole, après que le règlement a été adopté à l'unanimité par une délibération du 13 avril dernier. L'objectif est d'accompagner, dans un premier temps, une dizaine de communes dans la revitalisation de leur centre-ville, tout en contribuant à la mission de rééquilibrage territorial de la métropole. Les collectivités retenues préciseront alors, avec la Métropole et l'ensemble des partenaires intéressés, leur stratégie de revitalisation de centre-ville et les modalités de mise en œuvre de leur projet et du plan d'action afférant. L'ensemble fera *in fine* l'objet d'un contrat métropolitain de développement, signé par tous les partenaires. Un observatoire des centres-villes, en collaboration notamment avec les Chambres consulaires, les agences d'urbanisme et la Caisse des dépôts, devrait être mis en place début 2019, afin de disposer d'outils de pilotage et de suivi des actions entreprises. L'engagement financier de la Métropole du Grand Paris est à hauteur de 5 millions d'euros, via la mise en place d'un fonds d'intervention métropolitain de soutien à l'artisanat, aux commerces et aux services (FIMACS).

Il est aujourd'hui proposé au Conseil de délibérer pour adopter le règlement du fonds d'intervention métropolitain de soutien à l'artisanat, aux commerces et aux services (FIMACS) qui encadre le versement des subventions liées au programme « Centres-villes vivants ». La commission a donné un avis favorable.

M. le Président

Merci. Un amendement est présenté par Sylvine THOMASSIN pour le groupe socialiste.

Mme THOMASSIN (PS-DVG)

Monsieur le Président, mes chers collègues, nous sommes tous attachés à ce que la Métropole du Grand Paris déploie des leviers permettant le rééquilibrage territorial et je crois que nous sommes tous en faveur de ce rééquilibrage territorial. Aux paroles d'amour, je préfère les gestes d'amour. Pour que cet objectif se concrétise, il faut qu'il puisse vivre dans les différents dispositifs métropolitains que nous votons. Je me réjouis que la MGP ait décidé par exemple de faire évoluer enfin le règlement du FIM en ce sens. Par ailleurs, le 13 avril dernier, nous avons publiquement salué le fait que le projet de règlement de l'appel à manifestation d'intérêt « Centres-villes vivants » introduise explicitement des critères prenant en compte cet objectif de rééquilibrage, dans la philosophie générale des projets, dans la priorité donnée aux communes qui concentrent le plus de difficultés et dans l'attention particulière portée aux petites communes.

Par souci de cohérence, lorsque je présidais la commission Développement économique et attractivité, le 19 octobre dernier, j'avais proposé un très court amendement au projet de règlement annexé à la délibération FIMACS. Nous pensions qu'il était nécessaire de préciser, dans l'article 7, que le financement pouvait être différencié selon les capacités financières des communes. Il était écrit qu'il « serait réalisé » et non pas qu'il « pourrait être réalisé ». Cet amendement n'avait posé aucun problème, en commission, le 19 octobre, à l'ensemble des commissaires présents. Il avait reçu en revanche une autre interprétation lors du Bureau du 29 octobre. Nous nous sommes étonnés que ce règlement n'ait pu évoluer dans le sens prôné par la commission. Si nous voulons faire vivre les commissions, il faut peut-être prendre en compte leurs demandes. Nous demandons, au nom du groupe socialiste et divers gauche, que nous puissions réintroduire cet ajustement sémantique, pour affirmer qu'un financement différencié sera pris en compte selon les capacités financières des communes.

M. le Président

Merci de cette proposition. Personnellement, je ne suis pas favorable à cet amendement. Je pense qu'il serait dommage de se contraindre dans le domaine de la réhabilitation des centres-villes. Nous allons voter un indice synthétique par rapport aux capacités financières des communes pour le fonds d'investissement métropolitain, un fonds d'investissement régulier lié à nos compétences. En l'occurrence, nous avons lancé une opération spécifique pour revitaliser les centres-villes qui en ont besoin. Nous mesurerons le poids financier des communes dans les subventions, mais je ne souhaite pas que nous normalisons le fonctionnement de la Métropole par un indice qui s'applique systématiquement à toutes les communes, en tous lieux et à tous moments. Je pense que sur des opérations particulières, il faut se laisser libre d'aider ceux qui le méritent, plus que ceux qui ne le méritent pas, sans être soumis à des règles de fonctionnement. Monsieur CESARI.

M. CESARI (LR-DVD)

Merci, Monsieur le Président. Je ferai quelques commentaires supplémentaires qui vont dans le même sens que ce que vous venez d'évoquer. Le groupe Les Républicains et divers droite n'approuvera pas cet amendement pour une raison de principe que vous venez de souligner, à savoir

que l'ensemble des politiques globales de la Métropole ne doivent pas être critérisées. Je conteste le fait qu'une politique globale doive être soumise à un certain nombre de critères. Une telle politique mérite une réflexion particulière. À ce stade, mon groupe ne partage pas cette position.

Deuxièmement, en aucun cas, le FIMACS est une déclinaison du FIM. Il est un fonds en tant que tel. Il n'a donc pas lieu, comme indiqué dans votre amendement, de s'agréger aux critères qui ont été établis pour le FIM.

Enfin, s'agissant des travaux de la commission, j'ai interrogé le Président SANTINI lors du Bureau. J'ai fait cette mise au point. L'idée de critériser le FIMACS a bien été exprimée. Nous l'avons prise, avec le président SANTINI, comme un débat au sein de la commission et en aucun cas comme un amendement qui serait porté en séance. Nous l'avons vu sous cet angle. Aujourd'hui, le groupe LR ne votera pas la critérisation de ce fonds.

M. le Président

Le débat sera poursuivi. Monsieur CONTASSOT.

M. CONTASSOT (EC)

Merci Monsieur le Président. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous nous sommes félicités que le PADD présente la volonté de rééquilibrer l'ensemble du territoire métropolitain. Pour ce faire, des outils sont nécessaires. Sans tenir compte de la situation actuelle pour financer, il sera difficile de trouver un rééquilibrage. J'ai dit de manière très explicite, dans mon intervention, qu'il fallait s'appuyer sur ce qui avait été fait sur le FIM pour le FIMACS. Nous sommes donc en totale cohérence et nous allons soutenir cet amendement. Il ne s'agit pas de dire que tout doit être systématiquement critérisé, mais s'agissant de fonds visant à rééquilibrer le territoire, il nous semble impératif de tenir compte de la capacité financière des communes.

M. CESARI

Je répète qu'il ne s'agit pas de s'opposer au rééquilibrage, mais de le faire avec les politiques globales. Que je sache, le FIM qui a été critérisé ne l'était pas auparavant, ce qui ne nous a pas empêchés de mener une politique intelligente de la distribution du FIM jusqu'à la création des critères.

M. le Président

Je maintiens ma position. Cette opération particulière est lancée pour revitaliser les centres-villes. Quelles que soient les situations des villes, si les projets méritent d'être aidés, ils le seront. Lors des discussions au sein du comité d'affectation, nous tiendrons compte évidemment de la situation des communes, mais je ne veux pas que nous formalisions et critérions l'ensemble des aides de la Métropole d'une manière totalement administrée. J'ai moi aussi des convictions et des besoins de souplesse dans le travail. En l'occurrence, je ne suis pas d'accord avec cet amendement. Je le soumets aux voix. Qui est pour cet amendement ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

L'amendement n°7 est rejeté.

Qui est contre la délibération ? Qui s'abstient ?

La délibération n°14 est adoptée à l'unanimité.

15. Fonds d'investissement métropolitain (FIM) - modification du règlement

M. LE BOUILLONNEC (PS-DVG)

La délibération porte sur un ajustement de quelques points du règlement intérieur du FIM. Le premier consiste à répartir le versement de la subvention en deux fois, soit 40 % lors de la convention du projet et 60 % à la fin du projet, sur présentation du solde validé. Il appartient au Bureau de décider de la subvention, mais une convention est signée avec la collectivité et sur décision du Bureau, cette convention peut proposer des versements distincts de ceux qui sont établis dans le principe que j'ai évoqué. Par ailleurs, un certain nombre de points concerne le renforcement des dossiers de candidature en amont, notamment en matière de transition écologique. Enfin, est mis en place un processus de contrôle par la MGP de l'opération réalisée, incluant des processus de restitution le cas échéant. Ces modifications mineures visent à finaliser de façon particulièrement régulière les subventions allouées.

M. le Président

Merci Qui est pour la délibération ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°15 est adoptée à l'unanimité.

16. Modification du tableau des emplois

M. BOULARD (LR-DVD)

Cette modification est la conséquence de la montée en puissance de la Métropole liée aux transferts de compétences, notamment de la GEMAPI et du bruit. La Métropole représente aujourd'hui 75 équivalents temps plein. Je tiens à souligner l'impact budgétaire très limité, contrairement à ce qui est dit parfois dans la presse à tort, ce qui a été rectifié d'ailleurs par la présidence de la Métropole. La neutralité budgétaire est l'un des principes. Les neuf créations de postes comprennent seulement deux équivalents temps plein qui sont des transferts dans le cadre de la CLECT, présidée par Denis BADRÉ.

Le travail d'adaptation de ce schéma des emplois est mené par la Direction des Ressources humaines que je remercie. La masse salariale est contrôlée. La Métropole du Grand Paris recrute des experts et est attachée à avoir une administration de missions. 61 % des effectifs sont consacrés aux projets, ce qui est considérable et ce qui démontre l'ambition réelle du projet métropolitain. Je crois qu'il convenait de le redire à l'occasion de cette délibération.

M. le Président

Notre budget de fonctionnement est de l'ordre de 12 millions d'euros et non pas de 60 millions, comme nous l'entendons parfois. Je voulais faire cette rectification. C'est un budget ridicule pour une métropole de 7 millions d'habitants. Merci aux équipes qui font le travail. Je remercie très sincèrement l'ensemble de nos services, sous l'autorité du Préfet MOURIER, qui font un immense travail pour vous et pour nous. Merci beaucoup.

Qui est contre cette délibération ? Qui s'abstient ?

La délibération n°16 est adoptée à l'unanimité.

17. Mise en place d'un régime d'astreinte

M. BOULARD (LR-DVD)

Cette délibération technique est liée à la mise en place d'un régime d'astreinte pour répondre, de manière circonscrite, aux besoins de la Direction, notamment pour un chauffeur qui est agent de la filière technique. Les montants proposés sont les montants standards des collectivités et restent très raisonnables.

M. le Président

Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°17 est adoptée à l'unanimité.

18. Remboursement de frais professionnels

M. BOULARD (LR-DVD)

Il s'agit d'actualiser une délibération de la Métropole de 2016 qui permet de bien cadrer le remboursement des frais professionnels de ce chauffeur de la Métropole du Grand Paris.

M. le Président

Qui est contre ? Qui s'abstient ?

La délibération n°18 est adoptée à l'unanimité.

Nous arrivons maintenant aux dernières délibérations. Il s'agit des désignations dans différents organismes. Geoffroy BOULARD a fait des propositions. Les groupes se sont mis d'accord.

19. SPLA Paris & Métropole Aménagement

M. BOULARD (LR-DVD)

Merci Monsieur le Président. Pour la SPLA Paris & Métropole Aménagement, Éric CESARI et Daniel GUIRAULT seront les représentants de la Métropole.

M. le Président

S'il n'y a pas d'objections nous considérons que ces représentations sont adoptées.

La délibération n°19 est adoptée à l'unanimité.

20. SPL Société d'Exploitation de la Tour Eiffel

M. BOULARD (LR-DVD)

Philippe GOUJON, le maire du XV^{ème}, sera le représentant de la Métropole.

La délibération n°20 est adoptée à l'unanimité.

21. Commission consultative de l'environnement de Paris Orly

M. BOULARD (LR-DVD)

Jacques-Alain BENISTI, Didier GONZALES, Marie CHAVANON, Jean-Marie VILAIN, Sylvie ALTMAN et Robin REDA en tant que titulaires. Richard DELL'AGNOLA, Nathalie LALLIER, Régis CHARBONNIER, Stéphanie DAUMIN en tant que suppléants.

M. le Président

Pas d'objection ?

La délibération n°21 est adoptée à l'unanimité.

22. Commission consultative de l'environnement de Paris-Charles De Gaulle

M. BOULARD (LR-DVD)

Jacques-Alain BENISTI, François ASENSI et Jacques CHAUSSAT en tant que titulaires et Denis CAHENZLI et Yves CONTASSOT en tant que suppléants.

M. le Président

Pas d'objection ?

La délibération n°22 est adoptée à l'unanimité.

23. Commission consultative de l'aérodrome Paris-Le Bourget

M. BOULARD (LR-DVD)

Jacques-Alain BENISTI, le remplacement de Michel ADAM par Frédéric NICOLAS, Jean-Christophe LAGARDE, Azzédine TAÏBI en tant que titulaires. Denis CAHENZLI, Jacques CHAUSSAT et Gilles POUX en tant que suppléants.

M. le Président

Pas d'objection ? Pas d'abstention ?

La délibération n°23 est adoptée à l'unanimité.

24. Désignation - conseil de surveillance au sein des établissements publics de santé

M. BOULARD (LR-DVD)

Eric LEJOINDRE, le maire du XVIII^{ème} arrondissement, représentera la Métropole.

M. le Président

Pas d'objection ? Pas d'abstention ?

La délibération n°24 est adoptée à l'unanimité.

Je vous remercie toutes et tous d'avoir été patients. Merci pour votre participation à cette séance.
Bonne journée.

Le Président lève la séance à 13 heures 20.

*
* *

DATE DE LA CONVOCATION : 6 NOVEMBRE 2018

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 208

PRESIDENT DE SEANCE : Patrick OLLIER

SECRETAIRE DE SEANCE : Ivan ITZKOVITCH

ETAIENT PRESENTS :

Manuel AESCHLIMANN, Sylvie ALTMAN, Marie-Hélène AMIABLE, François ASENSI, Eric AZIERE, Marinette BACHE, Denis BADRE, Dominique BAILLY, Catherine BARATTI-ELBAZ, Julien BARGETON, Jean-Pierre BARNAUD, Christiane BARODY-WEISS, Jacques BAUDRIER, Pascal BEAUDET, Patrick BEAUDOUIN, Jacques-Alain BENISTI, Sylvain BERRIOS, Jean-Didier BERTHAULT, Florence BERTHOUT, Patrick BLOCHE, Julie BOILLOT, Jean-Paul BOLUFER, Nicolas BONNET-OULALDJ, Alain-Bernard BOULANGER, Geoffroy BOULARD, Philippe BOUYSSOU, Patrick BRAOUEZEC, Daniel BREUILLER, Jean-Bernard BROS, Colombe BROSEL, Denis CAHENZLI, Frédérique CALANDRA, Vincent CAPO-CANELLAS, Gilles CARREZ, Luc CARVOUNAS, Eric CESARI, Régis CHARBONNIER, Jacques CHAUSSAT, Marie CHAVANON, Hervé CHEVREAU, Yves CONTASSOT, Gérard COSME, Jérôme COUMET, Daniel-Georges COURTOIS, François DAGNAUD, Philippe DALLIER, Stéphanie DAUMIN, Thierry DEBARRY, Claire DE CLERMONT-TONNERRE, Jean-Baptiste DE FROMENT, Marie-Pierre DE LA GONTRIE, Stéphane DE

PAOLI, William DELANNOY, Richard DELL'AGNOLA, Patrick DONATH, Patrick DOUET, Corentin DUPREY, Christian DUPUY, Nathalie FANFANT, Jean-Paul FAURE-SOULET, Christian FAUTRE, Léa FILOCHE, Michel FOURCADE, Vincent FRANCHI, Afaf GABELOTAUD, Bernard GAUDUCHEAU, Hervé GICQUEL, Jérôme GLEIZES, Didier GONZALES, Nicole GOUETA, Daniel GUIRAUD, Eric HELARD, Frédéric HOCQUARD, Thierry HODENT, Ivan ITZKOVITCH, Christine JANODET, Patrick JARRY, Vincent JEANBRUN, Philippe JUVIN, Jérôme KARKULOWSKI, Bertrand KERN, Olivier KLEIN, Nathalie LALLIER, Christine LAVARDE, Jean-Yves LE BOUILLONNEC, François LE CLEC'H, Patrice LECLERC, Françoise LECOUFLE, Catherine LECUYER, Eric LEJOINDRE, Marie-Christine LEMARDELEY, Xavier LEMOINE, Marie-Pierre LIMOGES, Hervé MARSEILLE, Brigitte MARSIGNY, Jacques JP MARTIN, Pierre-Yves MARTIN, Valérie MAYER-BLIMONT, Claire MAYOLY-FLORENTIN, Virginie MICHEL-PAULSEN, Jean-Louis MISSIKA, Philippe MONGES, Joëlle MOREL, Gauthier MOUGIN, Christophe NAJDOVSKI, Jean-Charles NEGRE, Frédéric NICOLAS, Patrick OLLIER, Carine PETIT, Gilles POUX, Danièle PRÉMEL, Robin REDA, Yves REVILLON, Laurent RIVOIRE, Laurent RUSSIER, André SANTINI, Gilles SAVRY, Eric SCHLEGEL, Jean-Yves SENANT, Georges SIFFREDI, Sylvie SIMON-DECK, Jean-Pierre SPILBAUER, Anne TACHENE, Sylvine THOMASSIN, Patricia TORDJMAN, Ludovic TORO, Corinne VALLS, Sophie VALLY, François VAUGLIN, Pauline VÉRON, Alexandre VESPERINI et Jean-François VOGUET.

Formant la majorité des membres en exercices

ETAIENT REPRESENTES :

Eric AZIERE par Anne TACHENE (à partir de 9h40), Pierre-Christophe BAGUET par Christine LAVARDE , Dominique BAILLY par Christine LECUYER (à partir de 12h00), Jean-Pierre BARNAUD par Bernard GAUDUCHEAU (à partir de 11h15), Christiane BARODY-WEISS par Virginie MICHEL PAULSEN (à partir de 12h10), Françoise BAUD par Patrick DOUET, Jacqueline BELHOMME par Marie-Hélène AMIABLE, David BELLARD par Joëlle MOREL, Zacharia BEN AMAR par Marinette BACHE, Sébastien BENETEAU par Geoffroy BOULARD, Jean-Didier BERGER par Gautier MOUGIN, Patrick BLOCHE par Pauline VERON (à partir de 10h40), Céline BOULAY-ESPERONNIER par Jean-Didier BERTHAULT, Patrick BRAOUEZEC par Sophie VALLY (à partir de 12h10), Galla BRIDIER par Yves CONTASSOT, Jean-Bernard BROS par Marie CHAVANON (à partir de 11h00), Ian BROSSAT par Danièle PREMEL, Patrice CALMEJANE par , Christian CAMBON par Jacques JP MARTIN, Vincent CAPO-CANELLAS par Stéphane de Paoli (à partir de 12h05), Gilles CARREZ par Thierry DEBARRY (à partir de 11h20), Laurent CATHALA par Sylvie SIMON-DECK, Hervé CHEVREAU par Dominique BAILLY (à partir de 11h25), Marie-Carole CIUNTU par Jean-Paul FAURE-SOULET, Gérard COSME par Corinne VALLS (jusqu'à 12h20), Jérôme COUMET par Marie-Pierre DE LA GONTRIE (à partir de 11h10), François DAGNAUD par Sylvine THOMASSIN (à partir de 10h55), Christian DEMUYNCK par Daniel-Georges COURTOIS, Tony DI MARTINO par Bertrand KERN, Patrick DONATH par Laurent RIVOIRE (à partir de 11h15), OLIVIER DOSNE par Jérôme KARKULOWSKI, Carole DRAI par Sylvain BERRIOS, Julien DUMAINE par , Christian DUPUY par Robin REDA (à partir de 12h30), Yvan FEMEL par Patrick BEAUDOUIN, Léa FILOCHE par Frédéric HOCQUART (à partir de 10h20), Afaf GABELOTAUD par Colombe BROSSEL (à partir de 11h10), Jacques GAUTIER par Patrick OLLIER, Sylvie GERINTE par Didier GONZALES, Christophe GIRARD par Carine PETIT, Philippe GOUJON par Julie BOILLOT, Emmanuel GRÉGOIRE par Jean-Yves LE BOUILLONNEC , Eric GRILLON par Richard DELL'AGNOLA, Didier GUILLAUME par Christian FAUTRE, Jean-Jacques GUILLET par Denis BADRE, Eric HELARD par Jacques CHAUSSAT (à partir de 9h30), Michel HERBILLON par Herve GICQUEL, Anne HIDALGO par Catherine BARATTI-ELBAZ, Thierry HODENT par Vincent FRANCHI (à partir de 12h30, Christine JANODET par Jérôme GLEIZES (à partir de 12h00), Carinne JUSTE par Patricia TORDJMAN, Marie KENNEDY par Jean-François VOGUET, Jean-Christophe LAGARDE par Ivan ITZKOVITCH, Philippe LAURENT par Patrick DONATH, BOHELLEC LE BOHELLEC par Frédéric NICOLAS, Eric LEJOINDRE par Régis CHARBONNIER (à partir de 9h50), Marie-Christine LEMARDELEY par Miche

FOURCADE (à partir de 12h00, Jacques MAHEAS par Daniel GUIRAUD, Hervé MARSEILLE par Claire MAYOLY-FLORENTIN (à partir de 11h15), Brigitte MARSIGNY par Brigitte MARSIGNY (à partir de 11h30), Jacques JP MARTIN par Françoise LECOUFLE (à partir de 12h30, Claire MAYOLY-FLORENTIN par Marie-Pierre LIMOGÉ (à partir de 13h10), Jean-Louis MISSIKA par Frédérique CALANDRA (à partir de 12h10), Georges MOTHRON par Gilles SAVRY, Rémi MUZEAU par Nathalie FANFANT, Anne-Constance ONGHENA par Xavier LEMOINE, Philippe PEMEZEC par Vincent JEANBRUN, Raphaëlle PRIMET par Nicolas BONNET-OULALDJ, Yves REVILLON par Philippe JUVIN (à partir de 12h30), André SANTINI par François LE CLEC'H (à partir de 11h50), Marie-Christine SEGUI par Jacques-Alain BENISTI, Georges SIFFREDI par Denis CAHENZLI (à partir de 12h30, Dominique STOPPA-LYONNET par Claire de CLERMONT TONNERRE, Azzédine TAÏBI par Gille POUX, Yves THOREAU par Florence BERTHOUT, Corinne VALLS par Corentin DUPREY (à partir de 12h00), Laurent VASTEL par Hervé MARSEILLE et Alexandre VESPERINI par Valérie MAYER-BLIMONT (à partir de 11h15).

ETAIENT ABSENTS EXCUSES :

Eric BERDOATI, Patrice BESSAC, Raymond CHARRESON, Grégoire DE LA RONCIERE, Marielle DE SARNEZ, Didier DOUSSET, Jean-Christophe FROMANTIN, Stéphane GATIGNON, Jean-Michel GENESTIER, Jean-Jacques GIANNESINI, François HAAB, Marie-Laure HAREL, Halima JEMNI, Bruno JULLIARD, Jean-Claude KENNEDY, Laurent LAFON, Jean-François LAMOUR, Michel LEPRÊTRE, Fadila MEHAL, Thierry MEIGNEN, Jean-Loup METTON, Jean-Marc NICOLLE, Pascal NOURY, Mao PENINO, Jean-Pierre SCHOSTECK, Michel TEULET, Georges URLACHER, Martine VALLETON, Dominique VERSINI et Jean-Marie VILAIN.