



Contribution

des Conseils de Développement franciliens

sur le Grand Paris

La ville c'est un tout. La ville c'est un sentiment d'appartenance. La ville c'est une égale dignité offerte à tous les citoyens. Une égale prise en compte de leurs problèmes, de leurs difficultés, de leurs besoins, de leurs aspirations, un égal accès à la culture, à l'éducation, à la santé, à l'emploi, à la mobilité. La ville c'est l'égalité des chances.

Le Grand Paris cessera d'être une agglomération pour devenir une ville quand on ne parlera plus de banlieues, quand il n'y aura plus de zones urbaines sensibles, quand le destin de chacun ne sera plus déterminé par le quartier où il habite, quand l'adresse cessera d'être un facteur de discrimination sociale.

Président de la République, 29 avril 2009

Préambule

Des Conseils de Développement et Conseils Economiques et Sociaux locaux de l'Ile de France se sont saisis individuellement de la question du Grand Paris dans le cadre de leur mission d'élaboration d'avis à destination des élus des collectivités territoriales.

Ces Conseils ont entrepris d'élaborer une position commune rassemblant les éléments sur lesquels une convergence de vues se dégage.

Afin de rédiger ce document, les membres des Conseils, partie prenante de cette démarche, se sont amplement documentés et se sont rencontrés à l'occasion de réunions de travail communes qui ont permis les échanges et le croisement des visions.

Issu de ce travail collaboratif, un rapport d'étape a été discuté à l'occasion des 3^{èmes} rencontres de la société civile francilienne organisées le 25 novembre 2009, regroupant les Conseils de développement franciliens en présence des Présidents du Conseil économique et social régional et de la Communauté d'agglomération de Plaine Commune.

La présente contribution, résultant de ce débat, a été approuvée par les Conseils de Développement suivants :

- **Conseil de Développement de Plaine Commune**
- **Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines**
- **Conseil Economique et Social du Plateau de Saclay**
- **Conseil de Développement de Sénart**

Synthèse

Le terme de Grand Paris recouvre actuellement deux démarches. La première est l'élaboration d'une vision d'urbanisme global pour la Région Capitale, objet du discours du Président de la République à la Cité de l'Architecture le 29 avril 2009. La seconde est le projet de loi relatif au Grand Paris, qui se concentre sur deux points : la création d'un système de transport métropolitain du Grand Paris, et la création de l'Etablissement Public scientifique et technologique de Paris Saclay (EPPS).

Les Conseils de Développement approuvent la **démarche d'urbanisme**. Ils appellent à un développement de la région parisienne équilibré, à toutes les échelles géographiques, entre habitat, activités économiques, services et transports. Ce développement devra être économe en espace et en ressources, offrir une grande qualité du cadre de vie des habitants et actifs, et manifester la solidarité entre territoires par des équilibres socio-économiques meilleurs et mieux répartis.

Les Conseils de Développement constatent que l'initiative de l'Etat vient s'ajouter à des démarches antérieures des collectivités territoriales parfois très avancées, comme le SDRIF. Ils souhaitent que les diverses réflexions d'urbanisme de l'Etat, de la Région et des intercommunalités fassent l'objet d'une mise en cohérence rapide.

Les Conseils de Développement approuvent le fait de se fixer une ambition forte pour mettre en place de façon prioritaire un système de transport collectif francilien performant.

Ils considèrent que le « **système de transport métropolitain du Grand Paris** » doit être défini en cohérence avec tous les grands pôles majeurs qui constituent la structure à grande échelle de l'Ile de France, et ils appellent à une mise en cohérence entre les schémas d'urbanisme et les schémas du système de transport du Grand Paris afin que les pôles s'inscrivent dans la **logique d'un développement durable et solidaire du territoire**.

Le système de transport du Grand Paris devra être conçu comme un élément structurant majeur du système de transport global de l'Ile de France, et devra être coordonné avec les systèmes structurants de niveau régional comme les RER, et les réseaux de proximité des collectivités territoriales.

Son financement doit être assuré par une nouvelle ressource, afin de n'obérer ni les financements actuellement nécessaires pour les travaux déjà prévus par le SDRIF et le plan de mobilisation pour les transports de l'Ile-de-France, ni les financements pour les systèmes des collectivités territoriales.

Les Conseils de Développement approuvent l'ambition de faire du **plateau de Saclay** un territoire d'innovation de classe mondiale, étant entendu que ce territoire s'étend de Saint-Quentin-en-Yvelines à Massy Palaiseau. Cette ambition ne doit pas se faire au détriment des autres territoires et bassins de vie de la métropole.

Ils considèrent que cet objectif ne peut être atteint que par un développement équilibré incluant habitat, recherche et développement économique, services à la population et aux actifs, compatible avec le respect des espaces naturels et agricoles.

Ils demandent que la boucle sud du futur système de transport métropolitain du Grand Paris soit étudiée pour irriguer tous les grands pôles de recherche et d'activité du territoire, sans oublier les pôles existants, notamment à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Cette boucle ne doit pas être repoussée en deuxième phase, après 2025, alors que les projets du plan campus, de l'Établissement Public scientifique et technologique de Paris Saclay et des développements urbains correspondants seront largement réalisés à cette date.

Les Conseils de Développement appellent à la réalisation urgente d'un axe de transport en commun Ouest-Est entre les Yvelines et l'Essonne via le Plateau de Saclay.

En synthèse, les Conseils de Développement **souhaitent la construction de la métropole sur la base de pôles conçus comme des bassins de vie** (plus que des bassins d'emplois), desservis par un **système de transport performant et cohérent**, et **construits démocratiquement avec les collectivités et intercommunalités de projets** (territoire de vivre ensemble). Le projet doit être un projet partagé avec habitants et usagers du territoire métropolitain.

Le projet de loi devra inclure les dispositions pour garantir les diverses cohérences requises, sur le plan urbanistique, technique et financier, ainsi que la participation suffisante des collectivités territoriales dans les organes de pilotage et de décision.

Les Conseils de Développement demandent à être partie prenante de la concertation, afin de continuer à assurer leur mission d'instances de démocratie participative au service des territoires.

Développement

Le terme de Grand Paris recouvre actuellement deux démarches dont la bonne articulation, entre elles et avec les démarches antérieures, semble essentielle aux Conseils de Développement.

La première est l'élaboration d'une vision d'urbanisme global pour la Région Capitale, visant à « faire de l'Ile-de-France une région attractive par son cadre de vie et capable d'entraîner l'économie nationale ». Cette démarche a donné lieu à un appel à idées international auprès d'équipes d'architectes et d'urbanistes et a été l'objet d'une exposition à la Cité de l'Architecture inaugurée par le Président de la République le 29 avril 2009.

La seconde est le projet de loi « relatif au Grand Paris », qui en fait se concentre sur deux points :

- la création d'un « système de transport métropolitain du Grand Paris », réseau de métro automatique dans et autour de Paris destiné à offrir des liaisons rapides entre agglomérations périphériques, pôles d'échanges internationaux et Paris ; le projet de loi comprend également des dispositions foncières spécifiques pour accompagner le développement urbain dans les périmètres autour des gares de ce métro.
- la création de l'Établissement Public scientifique et technologique de Paris Saclay (EPPS).

Les Conseils de Développement constatent que ces deux initiatives de l'Etat viennent s'ajouter ou s'intégrer à des démarches antérieures des collectivités territoriales parfois très avancées : SDRIF, schéma de mobilisation pour les transports à l'échelle régionale, travail commun des collectivités au sein de la Conférence métropolitaine puis de Paris métropole, projets de territoires au niveau des bassins de vie...

Pour un développement ambitieux, solidaire et équilibré de la Région Capitale

Les Conseils de Développement approuvent l'ambition forte de développement économique de la région parisienne pour en faire un des principaux pôles de rayonnement sur le plan mondial. Ils considèrent qu'une telle ambition est un facteur essentiel pour assurer le développement harmonieux du cadre de vie et des services à la population.

Mais cet objectif de développement économique n'atteindra sa pleine efficacité et ne prendra tout son sens que s'il est au service d'une véritable ambition en matière de développement social, de qualité de vie, de solidarité entre territoires et de respect de l'environnement. Il devra être intégré dans une démarche d'urbanisme global, portant à la fois sur des formes urbaines d'avenir et une conception de la structure d'ensemble de la région.

Les Conseils de Développement adhèrent à une structuration de la région parisienne en grands pôles, chaque pôle ou bassin de vie ayant la masse critique pertinente pour faire face à d'autres métropoles européennes et mondiales. Chaque pôle pourra avoir éventuellement une vocation industrielle spécifique, mais il faudra veiller à ce que cette vocation ne se traduise pas par une spécialisation excessive, ni sectorielle, ni fonctionnelle. Chaque pôle devra conserver la multiplicité des activités qui permet de limiter les déplacements, et de faciliter la mixité de l'emploi et la cohésion sociale.

Parallèlement, la création du pôle ne doit pas induire une pression sur le foncier au détriment du développement des PME et TPE et des habitants qui seraient contraints d'aller habiter plus loin. En cela, il faut que le projet prévoit de construire des logements accessibles sur l'ensemble de la métropole.

A ces conditions, les pôles contribueront à la fois à la densification urbaine, à une utilisation rationnelle du foncier, à l'interpénétration des espaces urbains et des espaces naturels et à la décongestion de la zone centrale agglomérée.

Les Conseils de Développement appellent à un développement équilibré sur le plan fonctionnel à toutes les échelles : développement économique, emploi, formation, habitat, transports, commerces, services à la population et aux entreprises.

Ils encouragent une urbanisation économe en espace, des constructions à haute performance énergétique, des déplacements pour tous facilités et minimisés par le rapprochement entre habitat et emploi.

Ils préconisent que la solidarité entre territoires et à l'intérieur de chaque territoire s'exprime pleinement par une solidarité financière, un rééquilibrage des logements et par une place faite à tous les niveaux sociaux et professionnels, facteurs de cohésion sociale.

Les Conseils de Développement souhaitent que les diverses réflexions d'urbanisme et d'aménagement de l'Etat, de la Région, des Départements et des intercommunalités fassent l'objet d'une mise en cohérence rapide. En particulier, il est important que l'approche de l'Etat, plus visionnaire mais moins aboutie, et celle de la Région (SDRIF) plus pragmatique, concertée et déclinée au niveau de tous les territoires, soient réconciliées en faisant la place aux points forts de chacune.

Si le « Grand Paris » concerne la place de la Métropole-Capitale dans la compétition européenne et mondiale, ce projet ne doit pas se faire au détriment de la population des territoires concernés. C'est pourquoi, il doit être conçu avec la volonté de parvenir à un développement qui profite à tous, concilie efficacité économique, préservation de l'environnement et équité sociale. Pour davantage de solidarité territoriale et **répondre aux préoccupations de la population**, la métropole doit apporter une « valeur ajoutée » par rapport à la situation actuelle.

La mise en œuvre supposera, à l'échelle de toute la région, et à l'échelle de chaque pôle, **une approche systémique, replaçant l'homme au cœur des évolutions et des préoccupations.**

Pour un système de transport métropolitain performant, au service du développement harmonieux des territoires, et intégré avec l'existant

Les Conseils de Développement approuvent le fait de se fixer une ambition forte pour mettre en place de façon prioritaire un système de transport collectif francilien performant. Ils approuvent en particulier le principe du « système de transport métropolitain du Grand Paris » prévu dans le projet de loi.

Les Conseils considèrent que ce système de transport doit être défini en cohérence avec les grands pôles qui constituent la structure à grande échelle de l'Ile de France.

En particulier, le tracé de ce système et la localisation des stations doivent tenir compte non seulement des pôles d'activité, mais également des pôles d'habitat et de vie.

De même, il est nécessaire de prendre en considération non seulement les pôles d'emploi à créer, mais également les pôles d'emploi existants qui participent à la compétitivité internationale de la région capitale et qui doivent être confortés dans leurs liaisons avec le reste de la région et avec les aéroports.

Pour tenir compte de cette multiplicité d'exigences, une concertation avec les collectivités territoriales est indispensable.

Le système de transport métropolitain du Grand Paris mentionné dans le projet de loi relatif au Grand Paris doit être conçu comme un élément structurant majeur du système global francilien.

De ce fait, il doit apparaître comme un complément important aux réseaux structurants existants et aux schémas de développement de la région (SDRIF, plan de mobilisation pour les transports), ce qui nécessite un effort de rapprochement entre tous les schémas de transport franciliens.

Le projet du système de transport du Grand Paris devra inclure, dès sa conception d'ensemble, la prise en compte du raccordement aux réseaux existants au niveau des nouveaux pôles d'échanges multimodaux.

Le financement du système de transport métropolitain du Grand Paris doit être assuré par une nouvelle ressource permettant ainsi de ne pas obérer les financements actuellement nécessaires pour les travaux déjà prévus par le SDRIF et le plan de mobilisation pour les transports de l'Ile de France.

Le phasage dans le temps devra permettre que les investissements des collectivités territoriales accompagnent efficacement les investissements du système de transport métropolitain du Grand Paris, sans ignorer les investissements dans les infrastructures de proximité (maillage, accès au réseau principal et la modernisation des réseaux existants, notamment les RER et les métros saturés), ni les charges d'exploitation futures.

Pôle de Paris Saclay

Les Conseils de Développement, et particulièrement les Conseils directement concernés (CES de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay et Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines), adhèrent à l'objectif de développement économique du plateau de Saclay. Ce territoire a des atouts considérables, avec son pôle d'enseignement supérieur, ses centres de recherche, ses grandes entreprises de haute technologie et son tissu de PME.

Ils considèrent que cet objectif de développement économique doit s'intégrer dans un projet urbain d'ensemble sur le périmètre considéré, avec une implication forte des quatre communautés d'agglomération.

Les projets urbains pour le périmètre de Paris Saclay devront comporter une politique de logements et d'équipements publics en proportion des emplois, afin de minimiser les déplacements quotidiens des salariés et chercheurs, et pour répondre aux besoins des entreprises.

Ils devront être économes en espace, centrés sur les pôles de communication, permettant ainsi de concilier urbanisation et préservation de l'environnement naturel.

En matière de transports, les stations de la rocade projetée autour de l'agglomération parisienne seront des pôles stratégiques pour structurer l'urbanisation et le réseau local de desserte de transports en commun. Elles devront donc desservir les pôles d'emploi majeurs, dont Saint-Quentin-en-Yvelines (100 000 emplois).

Les Conseils de Développement insistent sur la nécessité de réaliser en une seule étape l'ensemble du système de transport métropolitain du Grand Paris comme prévu initialement.

Ils considèrent qu'il serait dommageable que la partie sud, celle concernant le Plateau de Saclay, soit repoussée après 2025 alors même que les projets du plan campus, de l'Etablissement Public scientifique et technologique de Paris Saclay et les développements urbains correspondants seront largement réalisés.

L'axe de TCSP Saint Quentin en Yvelines – Saclay – Massy– Orly – Evry, est un élément prioritaire à réaliser, pour assurer la liaison Ouest-Est entre les Yvelines et l'Essonne via le Plateau de Saclay. Il devra être interconnecté avec les points d'arrêt du futur transport métropolitain du Grand Paris, la boucle de celui-ci desservant ce territoire devant faire partie de la première phase du projet compte tenu de l'importance du pôle économique et des besoins de logements

D'autres dessertes par bus, dessertes locales, ou dessertes express, doivent aussi être réaménagées ou créées.

Pôle Sud Seine-et-Marne - Sénart

Le projet du Grand Paris ne doit pas seulement penser, imaginer les pôles de demain mais doit aussi s'appuyer sur ceux d'aujourd'hui. Or le sud de la Seine-et-Marne, et par conséquent la ville nouvelle de Sénart, se trouve écarté des réflexions actuelles. En outre, le financement du projet de transport métropolitain pourrait mettre en péril les réalisations qui y sont envisagées.

Territoire en plein essor, porteur de dynamiques économiques et humaines, Sénart est une réserve de territoires fonciers appelée à se densifier et à se développer. Le pôle Sénart-Melun constitue le cœur d'un arc reliant à l'est, Marne-la-Vallée, et à l'ouest, Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est pourquoi ce secteur ne peut être exclu d'un projet global visant à renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France.

Le développement du territoire, car il s'agit bien de cela, ne peut réussir sans prendre en compte les multiples facteurs que sont le développement économique, le rapprochement des habitations et des emplois, l'éducation et la recherche, le tourisme... et le transport. C'est pourquoi il nous paraît indispensable de rapprocher Grand Paris et schéma directeur régional, dans les discussions en cours sur la problématique transport comme dans les orientations à venir, en matière d'aménagement, d'urbanisme et de développement.

Parce que les déplacements pendulaires et quotidiens des Sud Seine-et-Marnais appellent des liaisons plus fluides, rapides et transversales, il nous semble nécessaire d'étudier des interconnexions aux projets de transport en préfiguration, au regard, notamment, de la future gare TGV prévue par le SDRIF sur le secteur de Melun, ou du T-Zen, transport en commun en site propre, en cours de réalisation, ayant vocation à relier l'agglomération melunaise à Evry et donc appelé à se greffer sur le système de transport du Grand Paris.

Pôle et bassin de vie de Plaine Commune

Plaine Commune, au nord-est Parisien, est plus directement concernée par le territoire de projet de la Plaine de France (allant de Saint-Denis/Aubervilliers/Saint-Ouen à Roissy en passant par le Bourget). Sur ce pôle de vie, il s'agit de pouvoir trouver l'ensemble des fonctions dont un territoire a besoin. Dans le projet de « Grand Paris » le territoire est directement concerné par les pôles économiques «de la création et des métiers de l'image » à Saint-Denis et celui de « l'aéronautique ».

Les solutions aux dysfonctionnements relevant d'instances et d'échelles métropolitaines ont fait l'objet d'une première contribution du Conseil de développement de Plaine Commune sur le Grand Paris¹.

Compte tenu des inégalités croissantes entre les territoires de l'Ile de France, il est important que les projets du Grand Paris puissent participer à les réduire, notamment en termes de logements sociaux.

La dynamique économique et d'emploi ne peut pas se mesurer uniquement à l'aune « d'un pôle de la création » et de grandes entreprises souvent tertiaires. Il faut se prémunir d'une spécialisation économique excessive (le territoire et sa population ont connu la désindustrialisation).

La dynamique économique du territoire est enclenchée depuis 10 ans, avec l'intercommunalité. Elle se poursuit afin de se traduire en termes d'emploi local. Le territoire a un réel potentiel pour accueillir et permettre le développement d'une diversité d'entreprises, en termes de secteurs d'activités et de tailles. Pour cela, le Grand Paris doit maîtriser la pression foncière sur ce territoire de banlieue, en périphérie de la capitale.

Le développement du territoire de Plaine Commune ne doit pas se limiter à la locomotive que constitue le quartier de la Plaine à Saint-Denis. Le pôle métropolitain prévu, les équipements et infrastructures associés (Grand huit, gare TGV, Campus Condorcet, ...) doivent permettre de réduire l'écart de développement entre le sud et le nord de la Communauté d'agglomération, notamment en reliant les transports en commun à la tangentielle nord avec par exemple le prolongement de la ligne de métro 13.

Le Conseil de développement souhaite dans ses différentes contributions, un projet de territoire sur Plaine Commune favorisant la mixité urbaine et sociale, condition pour mieux vivre ensemble. Ces principes doivent se traduire dans le contrat de développement territorial.

Tous ces aspects doivent être pris en compte dans la vision multipolaire du Grand Paris et conduisent à demander une véritable concertation locale, gage d'un projet réellement partagé répondant aux préoccupations de la population de la métropole.

¹ « Le projet du Grand Paris et l'avenir de la métropole francilienne », octobre 2008
http://www.plainecommune.fr/gallery_files/site_1/1725/cd_grandparis%202008.pdf.pdf

Pour un pilotage cohérent et efficient

Le projet de loi relatif au Grand Paris en cours de discussion prévoit la création d'un établissement public, la « Société du Grand Paris », chargé de la maîtrise d'ouvrage du système de transport métropolitain du Grand Paris, et des actions d'urbanisation autour des gares de ce système.

La création et la mission de ce nouvel établissement public soulèvent plusieurs problèmes de cohérence pour la gouvernance et le partage des moyens, dans le domaine des transports en commun, et pour l'aménagement des quartiers autour des stations du futur réseau.

Les Conseils de Développement, pour un pilotage efficient, appellent à une structure unique dans laquelle les différents acteurs publics soient représentés, notamment l'État, la Région, les collectivités territoriales les plus concernées. Un tel pilotage permettrait, dès la phase de conception, une vue d'ensemble sur les projets d'urbanisme et d'infrastructures de transport en tenant compte des intérêts de la population et des entreprises, depuis le centre de Paris jusqu'à l'extrémité la plus lointaine de l'Ile de France.

Pour renforcer le pilotage à l'échelle infrarégionale, les collectivités territoriales (Région, Départements et Communautés d'agglomération) devront avoir un rôle prépondérant dans la définition des aménagements à réaliser dans leurs périmètres d'intervention locaux.

Le texte de loi devra mettre en place des mécanismes pour les **contrats de développement territorial** entre le Grand Paris et les territoires, afin de faciliter l'articulation entre les deux échelles.

Les Conseils de développement recommandent que ces contrats de développement territorial inscrits dans le projet de loi relatif au « Grand Paris » notamment autour des gares du « grand huit » reprennent les principes d'urbanisme pour un développement équilibré sur la métropole et dans chaque pôle et bassin de vie qui la compose avec **une mixité des grandes fonctions nécessaires au vivre ensemble** (logements, activités économiques, équipements et services urbains, espaces verts).

Le texte de loi devra prévoir les dispositions pour garantir une bonne exécution.

Il devra en particulier préciser :

- comment seront décidés les périmètres dédiés à l'urbanisation autour des arrêts du système de transport du Grand Paris,
- le rôle des collectivités territoriales dans ce processus,
- comment se fera le partage des plus values foncières entre la Société du Grand Paris, et les communes (ou le STIF) qui devront financer des équipements publics, ou des adaptations du réseau de transport existant dans les périmètres aménagés,
- qui prendra en charge (maîtrise d'ouvrage et financement) les adaptations qui devront être apportées aux réseaux de transports existants pour assurer les interconnexions avec les nouveaux pôles d'échanges,
- comment les moyens mis par l'Etat sur la réalisation de la rocade, ne viendront pas en déduction des moyens que l'Etat aurait dû engager dans le cadre des contrats de projets Etat-Région pour la réalisation du plan de mobilisation des transports en Région Ile de France ; en particulier qu'un éventuel emprunt pour la rocade corresponde bien à un financement additionnel de l'Etat.

Le texte de loi devra garantir :

- que le projet prend en compte la modernisation des réseaux structurants actuels en parallèle, et avec la même priorité,
- que le projet sera conçu selon le principe d'une optimisation du coût total de possession (investissements et coûts d'exploitation sur longue période), assorti d'une répartition de l'implication des différents financeurs.

Pour le pôle de Paris Saclay, une coopération étroite entre les projets de l'établissement public et ceux des collectivités territoriales est essentielle et devra être mise en place rapidement dès que la loi aura été votée.

Les communautés d'agglomération concernées devront être suffisamment représentées au sein des organes de décision et pilotage des différentes structures prévues par le projet de loi (EPPS, syndicat mixte des transports).

Concertation

Le projet de la métropole impacte concrètement le quotidien.

Aussi, les Conseils de Développement appellent à une phase de concertation effective avec les acteurs locaux et les habitants sur les orientations majeures d'urbanisme et de transport, notamment sur l'adéquation des itinéraires du système métropolitain actuellement publiés avec la réalité des territoires et les besoins des habitants et des entreprises.

Ils souhaitent la mise en place de comités de suivi de la mise en œuvre.

Ils demandent à être partie prenante de la concertation et d'être représentés dans les comités de suivi afin de continuer à assurer leur mission d'instances de démocratie participative au service des territoires.

Les Conseils de développement souhaitent que tout les **territoires avec leurs identités singulières** (héritage d'une histoire, fonction de leur géographie et construite à partir d'une stratégie commune, de projets partagés et structurants) **trouvent leur place dans la Région Capitale** en conservant une proximité entre les citoyens et les centres de décisions du local au global.

Pour plus d'informations

Conseil Economique et Social du Plateau de Saclay

Miled Zrida

01 69 35 60 61

miled.zrida@scientipole.fr

<http://www.scientipole.fr/territoire-durable/le-conseil-economique-et-social.html>

Conseil de Développement de Sénart

Danielle Canette

01 64 13 17 22

d.canette@san-senart.fr

<http://www.senart.com/le-san/democratie-participative/conseil-de-senart/>

Conseil de Développement Plaine Commune

Valérie Grémont

01 55 93 57 52

valerie.gremont@plainecommune.com.fr

http://www.plainecommune.fr/page/p-303/art_id-/

Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines

Anne Rousseau

01 39 30 42 12

anne.rousseau@agglo-sqy.fr

www.agglo-sqy.fr/codesqy