

Contribution des Conseils de Développement franciliens sur le Grand Paris

Rapport d'étape au 23 novembre 2009

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

Contribution des Conseils de Développement franciliens sur le Grand Paris

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, le présent rapport d'étape sera finalisé 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 du Président du Conseil économique et social régional

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'Île 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.

Le système de transport du Grand Paris devra être conçu comme un élément structurant majeur du système de transport global de l'Île 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'Île 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.

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 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'Etablissement Public scientifique et technologique de Paris Saclay et des développements urbains correspondants seront largement réalisés à cette date.

Ils 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.

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.

Texte de la Contribution

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'Île 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 est 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'Etablissement 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, projets de territoires au niveau des bassins de vie....

Urbanisme global de la Région parisienne

Les Conseils de Développement approuvent la démarche d'urbanisme. Ils conviennent de l'intérêt d'un projet global ambitieux de développement de la région parisienne pour en faire un des principaux pôles de rayonnement sur le plan mondial, tout en répondant aux préoccupations quotidiennes de la population.

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. Une telle cohérence est essentielle pour parvenir à une vision de la région parisienne mobilisatrice pour ses habitants et ses entreprises, porteuse de compétitivité économique, de qualité de vie, de solidarité entre territoires et à la pointe de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Les Conseils de Développement adhèrent à une structuration de la région parisienne en grands pôles, chaque pôle ayant la masse critique pertinente pour faire face à d'autres métropoles européennes et mondiales.

Chaque pôle pourra avoir éventuellement une vocation 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 permette de limiter les déplacements, et de faciliter la cohésion sociale

Les Conseils de Développement appellent à un développement équilibré sur le plan fonctionnel à toutes les échelles : développement économique, 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 un rééquilibrage des logements et par une place faite à tous les niveaux sociaux et professionnels, facteurs de cohésion sociale.

Ils attirent l'attention sur le fait que ces trois points devront être soutenus par un maillage efficace et cohérent des infrastructures de transports, des réseaux de communication entre les territoires et à l'intérieur des territoires.

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.**

Système de transport métropolitain du Grand Paris

La multiplicité des pôles sera riche de complémentarité et de diversité si on sait les relier efficacement.

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. De fait, les transports ont un fort effet d'entraînement pour une urbanisation structurée, pour favoriser la densité urbaine et la rationalisation des flux, et pour optimiser la qualité du service rendu aux habitants et aux entreprises.

Pour que ces objectifs soient atteints, les conseils considèrent que le système de transport doit être défini en cohérence avec les grands pôles qui constituent la structure à grande échelle de l'Île de France.

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 schémas 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'Île 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), 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.

Organisation et pilotage

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 efficace, appellent à une structure unique dans laquelle les différents acteurs publics soient représentés, notamment l'Etat, 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'Île 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 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

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.