



Janvier 2010

COMMISSION SPÉCIALE « GRAND PARIS » DU SÉNAT

QUESTIONS DU RAPPORTEUR
M. JEAN-PIERRE FOURCADE

1°) Quelle est votre **appréciation générale** sur ce projet de loi ?

L'AUT porte une appréciation très mesurée sur le projet de loi du Grand Paris. Nous en approuvons les motifs consistant d'une part, à conforter la place de la région capitale dans la monde, et d'autre part à lier urbanisme et infrastructure de transport.

Sur le premier point, nous pensons que la place d'une capitale réside tout autant dans la qualité des infrastructures utilisées actuellement, de son patrimoine architectural et paysagé, de la diversité et l'animation qui y règne, que dans la réalisation d'infrastructures totalement nouvelles reliant quelques grands pôles ou clusters.

Aussi, pour l'AUT, un meilleur rayonnement de la ville passe d'abord par l'amélioration et la fiabilité de ses réseaux actuels de déplacements. Les professionnels, les touristes, les résidents franciliens souhaitent de meilleures conditions de déplacement et participent tous de l'image de notre ville capitale. C'est cette image, et la réalité qu'elle sous-tend, qui est largement véhiculée à l'étranger.

Mais nous sommes conscient que les besoins de déplacement évoluent, que le besoin de transports complémentaires rapides et confortables s'accroissent, aussi nous approuvons l'initiative de l'Etat d'impulser un nouveau réseau circulaire qui en plus des nouvelles dessertes assurées, désaturera et, ipso-facto, améliorera la qualité du réseau actuel.

Dans le but de lier urbanisme et infrastructure de transport, nous pensons que Région et Etat doivent travailler de concert sur ce nouveau réseau en rocade. Il nous semble opportun qu'aussi bien les nombreux travaux émanants du « schéma directeur régional de l'Île de France » voté le 25 septembre 2008, que ceux des 10 architectes, et que les projets encore assez peu aboutis du ministre Christian Blanc, soient synthétisés et fassent l'objet d'un unique débat public sous l'égide de la CNDP. Ainsi, foin d'un empilement de structures redondantes, pourra émerger un nouveau réseau circulaire consensuel probablement plus rapide à réaliser et plus facilement finançable.

2°) Quels sont vos souhaits concernant le **tracé** du futur métro automatique ? Son articulation avec les réseaux de transport existants vous paraît-elle satisfaisante ?

L'AUT souhaite la réalisation d'un métro de rocade pour mailler et compléter le réseau de transport existant. Cette rocade permettra des déplacements de banlieue à banlieue, et contribuera à désaturer les radiales aujourd'hui saturées en facilitant notamment les trajets en baïonnette.

De notre point de vue, cette rocade doit mailler toutes les radiales et y desservir un nœud multimodal sur chacune d'entre-elles. Elle doit aussi desservir les pôles générateurs de trafic traversés : pôle d'affaires et universitaires, centre-villes denses, grands équipements, pôles d'emploi ou d'urbanisation future, etc...

La rocade que nous préconisons se rapproche du projet Métrophérique / Arc Express pour laquelle la RATP et le STIF ont déjà travaillé. Une vitesse moyenne de 60km/h nous semble

irréalisable sans espacer beaucoup trop les stations. Nous préconisons 40 km/h et des stations espacées de 1 à 3 km. Toutes les stations devront être intermodales.

Un tracé optimum la situerait à une distance variant de 2 à 6 kilomètres du boulevard périphérique. Elle pourrait englober la desserte des pôles suivants : La Défense – Bois-Colombes/Place de l'Europe – Pleyel/pôle cinéma – Plaine St Denis – Le Bourget Exposition – Bobigny – Noisy le Grand/Noisy Champs – Créteil – Villejuif G. Roussy – Chatillon/Montrouge – Boulogne Le Trapèze – La Défense.

Nous souhaitons que cette rocade et la 'petite boucle' du 'grand huit' convergent et que la procédure de débat public qui a été initié par la réunion d'une CPDP sur Arc-Express s'empare de cette 'petite boucle' et des meilleures idées des travaux des 10 architectes. Nous apprécions particulièrement l'idée d'un parcours à l'air libre autant qu'il sera possible. C'est en observant paysages, monuments franciliens, skyline ou perspectives que Paris capitale du monde rayonnera !

Concernant le prolongement de la ligne de métro automatique M14, nous approuvons son prolongement vers l'aéroport d'Orly via Villejuif G. Roussy et Cœur d'Orly. Par contre, nous ne sommes pas favorable au prolongement Nord de la M14 au delà de Saint Denis. Même porté à 8 voitures, ce métro sera inconfortable sur ce parcours trop long.

3°) Que pensez-vous de la **composition** du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (article 8) ?

L'AUT n'a pas qualité ni compétence pour juger de l'organisation institutionnelle de la Société du Grand Paris. Notre inquiétude réside cependant dans l'articulation des responsabilités entre le STIF et la SGP. D'une part, il nous semble que le STIF ne peut être absent de la conception du futur réseau qu'il sera amené à gérer. Nous n'ignorons pas que l'exploitation d'une ligne de transport génère des coûts d'exploitation élevés (environ 10% annuel du coût d'établissement initial) non sans rapport avec les choix et la qualité de réalisation de l'investissement initial. D'autre part, les interactions modales, tarifaires, et en situation dégradée avec le réseau actuel nous incitent à souhaiter la présence du STIF dès la conception du nouveau réseau.

Enfin, nous pensons que la représentation des usagers, présents aujourd'hui au comité des partenaires du STIF et dans les conseils d'administration des EPIC, est indispensable au sein de la SGP, voire au comité consultatif.

4°) Le projet de loi instaure des **contrats de développement territorial** entre l'Etat, d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale, d'autre part, pour créer notamment des zones d'aménagement différé et organiser leur développement (art 18). Que pensez-vous de cet outil novateur ?

L'AUT approuve le principe d'une contractualisation ou d'une planification destinée à organiser l'urbanisme à proximité des nouvelles infrastructures de transport publics.

Nous avons obtenu, grace à la bonne concertation qui a présidé aux travaux du Schéma directeur de la région Ile de France que l'implantation de nœuds multimodaux de transport se fasse dans un tissu urbain relativement dense et n'oublie pas les accès par les modes piétons et cyclistes ainsi que les transports de rabattement de 2^e niveau : bus ou tramway.

La Zone d'Action Territoriale mais aussi l'agence foncière régionale seront probablement des outils d'action importants notamment pour obtenir la maîtrise foncière des sols.

La préemption par une société foncière régionale, départementale ou communale qui pourrait revendre les droits à construire après viabilisation, ouvrirait la possibilité de limiter la spéculation et de réintroduire les élus locaux dans des choix d'urbanisme raisonnés.

.../...

5°) Le projet de loi vous paraît-il prendre suffisamment en compte le volet « **logement** » ?

L'AUT souhaite que la construction de logement soit envisagée en lien direct avec les possibilités de leur desserte par TC, radiales et rocadés. Il faut prioriser la mixité des types d'habitats, location sociale et privée, accessibilité à la propriété et surtout favoriser la mixité activité, tertiaire et logement. La suppression du zonage qui uniformise et deshumanise nos villes doit devenir la règle. Dans la mesure où le projet de Loi est peu disert sur le sujet, nous proposons plutôt la reconstruction de la ville sur la ville, l'urbanisation nouvelle conditionnée à la desserte et la possibilité d'utiliser les modes doux pour tous les déplacements, ainsi que le respect des lisières, des perspectives et des espaces verts ou agricoles.

6°) Que pensez-vous du **financement** prévu à l'article 9 pour la réalisation du futur métro automatique (dotation de l'Etat, valorisations foncières et immobilières, autre ressources) ?

L'AUT reste perplexe face aux financements envisagés. Nous ne pensons pas que la valorisation foncière soit un atout significatif. Nous connaissons des entreprises ou des constructeurs immobiliers qui déjà actuellement, délocalisent leurs emplois et logements en dehors des nœuds de transport (ex : La Défense) pour y trouver des immeubles moins chers parce que moins hauts et moins coûteux.

L'éventuelle dotation de l'Etat ne pourrait être à la hauteur des enjeux et semble peu réaliste au vu du niveau de dettes générées. D'autre part, nous remarquons que les crédits d'Etat parviennent très parcimonieusement aux projets actuels du CPER (2 ans de retard de la part Etat pour la tangentielle Nord), ou n'arrive pas telle l'augmentation des fonds propre de la RATP promise il y a plus d'un an.

A notre avis, l'ensemble des ressources mises en avant dans le rapport du député Gilles Carrez constituent une base plus solide pour financer à la fois l'amélioration du réseau existant et une bonne part de la rocade métro. Nous ne sommes cependant pas favorable à une hausse des tarifs au dessus de l'inflation tant que le réseau n'est pas significativement renforcé. Des sources complémentaires sont à envisager, comme l'affectation au projet de la dépenalisation des amendes de stationnement ou de l'imposition forfaitaire d'entreprise de réseau (IFER) (ex taxe professionnelle)

7°) L'articulation du **Plateau de Saclay** avec le « Grand Paris » vous paraît-elle satisfaisante, notamment s'agissant des transports ?

L'AUT souhaite un développement maîtrisé du plateau de Saclay qui préserve 2300 ha de terres agricoles au minimum. Il y a une réelle nécessité d'y améliorer la desserte en transport en commun mais la rocade métro ne nous semble pas répondre aux besoins prioritaires. Un réseau de lignes de bus ou tramway en site propre maillé sur les RER B et C renforcés et fiabilisés, offrirait une desserte plus adaptée à ce territoire à moindre coût. L'établissement public Paris-Saclay, s'il est confirmé, ne devra pas être une structure de plus aux décisions unilatérales mais fédérer l'ensemble des acteurs (STIF, CAPS, OIN, Plan Campus, CG91, etc...) qui ont tendance actuellement à faire chacun des études dans leur coin.

* * *

Vu :
Yves BOUTRY, Vice-président
Marc PELISSIER, Secrétaire général