

Rapport pour le conseil régional
JUN 2011

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

**Communication au Conseil régional relative à la mise en
œuvre du protocole Etat/Région du 26 janvier 2011**

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
1. Le réseau de transport public du Grand Paris et le Plan de mobilisation transport : des avancées incontestables.....	5
2. Le Schéma directeur : la Région relégitimée.....	10

EXPOSE DES MOTIFS

Avec le blocage du Schéma directeur adopté en 2008, l'adoption de la loi Grand Paris et l'élaboration unilatérale d'un projet de transport inadapté aux besoins des Francilien(ne)s, le Gouvernement a voulu dénier à la Région ses compétences en matière de transport et d'aménagement du territoire. Cela aura été vain.

Les débats publics de l'hiver dernier relatifs au réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express ont mis en évidence la nécessité de concilier l'amélioration de l'existant – les RER et la ligne 13 en premier lieu – et le développement d'un projet commun de rocade ceinturant le cœur de l'Île-de-France.

C'est la Région qui en a tiré la première les conséquences en formulant, le 15 novembre 2010, une proposition de complémentarité, conciliant les avantages du projet Arc Express (desserte fine de la zone dense, bonne adéquation avec les besoins de déplacement, complémentarité avec les réseaux de métro et de RER, coût raisonnable, forte désaturation de la zone centrale) et ceux du projet de transport du Grand Paris (desserte des aéroports et de la grande couronne).

Cette proposition a permis que s'ouvrent des discussions entre l'Etat et la Région. Elles ont donné lieu à une contribution commune aux débats sous la forme d'un protocole, présenté le 26 janvier 2011 par le Président de Région et le Ministre de la Ville en charge du Grand Paris, en présence de l'ensemble des présidents des conseils généraux d'Île-de-France.

C'est dans l'intérêt des Francilien(ne)s que la Région a pris ses responsabilités en poursuivant le travail initié avec l'Etat. Le 30 mars 2011 était votée au Sénat une proposition de loi permettant l'application du SDRIF adopté en 2008 et débloquant les projets d'urbanisme en Île-de-France ; le 10 mai était organisé un comité de pilotage rassemblant le Ministre de la Ville, le Président de Région, les présidents de conseils généraux, le STIF et la Société du Grand Paris. Le 26 mai 2011 était voté l'acte motivé¹ définissant le schéma d'ensemble, à l'unanimité du conseil de surveillance de la SGP ; le 31 mai 2011 était adoptée conforme par l'Assemblée Nationale la proposition de loi relative à l'application du SDRIF ; et aujourd'hui même vous est proposé de voter une convention spécifique complétant le plan de mobilisation pour la période 2011-2013 pour près d'un milliard d'euros de financement supplémentaire.

¹ Le texte de l'acte motivé est disponible à l'adresse suivante :
<http://www.societedugrandparis.fr/fr/l-acte-motive-et-le-schema-d-ensemble- 24.html>

1. Le réseau de transport public du Grand Paris et le Plan de mobilisation transport : des avancées incontestables

1.1 Les négociations engagées entre la Région et l'Etat dans le cadre du Grand Paris se sont conclues positivement

1.1.1 La Région rentrait dans les négociations avec des objectifs bien précis

Le conseil régional s'est exprimé à plusieurs reprises sur les enjeux des négociations à mener avec l'Etat :

- l'articulation entre le projet d'aménagement régional et le réseau de transport, via la question des tracés :
 - o la reprise de la logique de rocade en proche couronne dans le schéma d'ensemble du Grand Paris, conformément au SDRIF ;
 - o La nécessité du rééquilibrage à l'Est, en pleine cohérence avec le SDRIF, d'une desserte améliorée et adaptée des aéroports et des pôles d'emplois ainsi que d'une meilleure desserte de la grande couronne, conformément à la proposition de complémentarité régionale du 15 novembre 2010 ;
- la desserte fine du territoire francilien, en veillant à ce qu'un maximum de gares maille le réseau de transport existant ;
- la maîtrise d'ouvrage par le STIF d'une partie du réseau et le respect du rôle de l'autorité organisatrice ;
- le financement du plan de mobilisation et la clarification du plan de financement du projet de métro automatique ;
- la volonté d'une gouvernance des projets, tant politique que technique, partagée entre l'Etat et la Région, dans le respect des compétences de chacun.

1.1.2 Les avancées obtenues sont réelles

Un projet compatible avec le projet d'aménagement régional

Grâce à l'intervention de la Région, des départements et du STIF, le schéma d'ensemble du Grand Paris est désormais compatible avec les orientations du projet d'aménagement régional.

Le schéma approuvé par la Société du Grand Paris propose un projet de rocade en proche couronne, complété par un arc Grand Est, ainsi que par une liaison renforcée des aéroports ; les territoires desservis par le futur réseau de transport du Grand Paris correspondent désormais aux territoires stratégiques du SDRIF. Le schéma d'ensemble intègre par ailleurs l'ensemble des opérations du plan de mobilisation ainsi que le projet de transport fluvial VOGUEO (cf. délibération du conseil du STIF n°2011/ 0476 du 1^{er} juin 2011) : c'est le gage de la reconnaissance apportée au plan de mobilisation portée par les collectivités et par le STIF, qui assurera la maîtrise d'ouvrage de ces opérations.

Une desserte fine et équilibrée du territoire régional

Le projet initial du Grand Paris prévoyait une desserte du territoire régional, par des liaisons rapides entre une dizaine de clusters, dans une vision exclusive fondée sur les seuls enjeux d'attractivité économique. Grâce à l'intégration de l'arc Est/ Nord au titre du réseau dit complémentaire structurant (en application de l'alinéa VI de l'article 7 de la loi du Grand Paris), le schéma d'ensemble reprend les caractéristiques essentielles du projet Arc Express : desserte fine et équilibrée du territoire – même si la desserte de l'ouest francilien ne présente pas un maillage aussi fin que sur le reste du projet de métro – et interstation de courte distance, maillage optimisé avec le réseau existant pour désaturer la zone centrale, adaptation à la demande de transport.

A l'inverse, le schéma d'ensemble associe davantage de territoires au réseau du Grand Paris en multipliant les stations et correspondances. Au final, c'est près d'une trentaine de gares qui a été ajouté au projet initial : Villejuif-Louis Aragon, Triangle de Gonesse et Sevrans-Beaudottes, Saint-Maur Créteil, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Bois-Colombes, Le Blanc-Mesnil, Le Mesnil-Amelot, Pont de Rungis ; Neully – Hôpitaux, Neuilly – Les Fauvettes, Villemomble, Val de Fontenay, Le Perreux/ Nogent, Rosny-Bois-Perrier, Bondy, Pont de Bondy, Bobigny Pablo Picasso, Bobigny-Drancy, Fort d'Aubervilliers, Mairie d'Aubervilliers, Stade de France ; et 7 nouvelles gares pour la desserte du plateau de Saclay : Antony-pôle, Massy-Opéra, Palaiseau, Orsay Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Saint-Quentin Université.

L'ensemble des gares a ainsi été validé, dont cinq stations, pour lesquelles une enveloppe de 250 M€ a été réservée, inscrites à titre conservatoire pour les raisons suivantes :

- Chevilly « Trois Communes », La Courneuve et Nanterre/Place de la Boule : un travail complémentaire entre la SGP et les collectivités est nécessaire pour préciser l'insertion de la gare, dans le cadre d'un projet urbain global.
- Paris XIII/ Maison Blanche : la SGP souhaite approfondir les études pour évaluer les reports de trafic liés à la connexion de la ligne 7 ; la Région et la Ville de Paris se sont fortement positionnées en faveur du maintien de cette gare.
- Aéroport T4 : la SGP souhaite qu'une partie du financement soit assurée par le secteur privé.

La desserte du plateau de Saclay, enfin : la proposition de métro dit « à capacité adaptée », desservant finement le plateau et de préférence en aérien, répond aux demandes répétées des élus locaux. La préservation d'au moins 2300 hectares d'espaces agricoles a été réaffirmée dans l'acte motivé.

L'acte motivé propose de premiers éléments de calendrier : la date de mise en service (2017) du prolongement de ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen, projet urgent pour les Franciliens, a été réaffirmé. La SGP envisage le prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly d'ici 2020.

Les autres tronçons du réseau de transport du Grand Paris seront mis en service d'ici 2025.

Une mise en service partiel de l'arc Sud est prévue pour 2018 par la SGP. La Région, les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne se sont exprimés fortement en faveur d'une réalisation concomitante de l'arc Est, pilotée par le STIF ; en outre, le calendrier de la liaison Champigny/ Val de Fontenay/ Rosny-sous-Bois doit être précisé.

La Région et les présidents de conseils généraux ont estimé que le schéma d'ensemble, présenté par la Société du Grand Paris dans le cadre de l'acte motivé, répond désormais aux exigences et aux besoins des Francilien(ne)s ;

L'acte motivé a ainsi été adopté à l'unanimité des membres du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011.

Des orientations en matière d'exploitation qui restent ouvertes

La Région, les départements et le STIF ont fortement insisté sur la nécessité de maintenir les choix d'exploitation ouverts à ce stade ; les options devront en effet tenir compte des coûts d'exploitation du réseau qui seront supportés par le STIF.

La Région s'est par ailleurs montrée déterminée pour affirmer son opposition à certains choix d'exploitation défavorables au réseau, tel que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy. Le schéma d'ensemble acte ainsi de l'arrêt de la ligne 14 au Nord à Pleyel, pour tenir compte notamment des risques de saturation du tronçon parisien. La desserte de Roissy sera assurée par une autre ligne du réseau de métro automatique.

Le respect du rôle de l'autorité organisatrice des transports

A rebours de la loi Grand Paris, l'acte motivé réintègre le STIF comme un acteur majeur de la mise en œuvre du schéma d'ensemble. En effet :

- le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et du réseau complémentaire structurant, c'est à dire l'arc Est/ Nord d'une quarantaine de kilomètres, reliant Noisy-Champs à Pleyel dans un premier temps, puis se prolongeant à Nanterre via Colombes ; la réalisation de ce tronçon sera lancée sans tarder, concomitamment à la mise en œuvre de l'arc sud par la SGP ;
- le STIF produira un avis préalable aux différentes étapes de réalisation du réseau de transport par la SGP et sera associé à la définition du service en gare et en ligne. Parallèlement, pour garantir la cohérence et l'homogénéité du futur projet de métro automatique, le STIF associera la Société du Grand Paris pour la réalisation du réseau complémentaire structurant. C'est un premier pas vers le rétablissement du rôle et des compétences de l'autorité organisatrice.

Une convention de coordination technique entre le STIF et la Société du Grand Paris sera finalisée d'ici la fin de l'année afin de fixer les modalités de coopération sur les questions d'exploitation, notamment le matériel, les ruptures de charge et les choix technologiques.

Des engagements pour financer le réseau de transport

Le Conseil de surveillance de la SGP a acté les modalités de financement prévues par le protocole Etat/Région.

Concernant le prolongement de la ligne 14 à Saint-Ouen (désaturation de la ligne 13), les collectivités ont obtenu que l'acte motivé revienne à des clefs de financement (70%/30%) plutôt qu'à des montants bruts (700 M€ / 300 M€) pour tenir compte des surcoûts éventuels ; c'est essentiel pour la réussite de ce projet urgent pour les Francilien(ne)s

Le financement de l'arc Est du réseau complémentaire structurant a été précisé par amendement, en prévoyant que 2 milliards d'euros seront réservés dans le cadre des 20,5 milliards d'euros de coût initial du projet global. Par ailleurs, la liaison Champigny/ Val de Fontenay/ Rosny-sous-Bois a été confirmée ; son financement et sa maîtrise d'ouvrage doivent encore être clarifiés.

Enfin, la réalisation du tronçon Pleyel/Nanterre via Colombes est prévue pour après 2025, comme la liaison Versailles-La Défense, et ne sont donc pas intégrées au plan de financement.

Concernant le financement des coûts d'exploitation, le protocole a fixé une clause de revoyure financière fin 2013 afin de tirer le bilan des actions engagées pour la réalisation du métro automatique et le plan de mobilisation ; cette clause de rendez-vous doit également permettre de faire le point sur la mise en œuvre des mesures du rapport Carrez, notamment en ce qui concerne le versement transport.

L'association des élus régionaux

Par la délibération n°32-11, le conseil régional a mis en place une commission spécifique, chargée de suivre les engagements du protocole. Constituée à la proportionnelle des groupes, cette commission est représentative de la pluralité de l'assemblée régionale.

Le travail de cette commission *ad hoc* s'est articulé autour de quatre axes : les gares et le tracé ; le financement du Grand Paris et du plan de mobilisation ; la coordination technique et le partage de la maîtrise d'ouvrage ; le SDRIF.

La commission s'est réunie à quatre reprises depuis son installation. Elle a élu un président (Gabriel MASSOU) et une vice-présidente (Claire MONOD) et défini un programme d'auditions.

La première séance d'auditions s'est tenue le 24 mai 2011 et a été consacrée aux maîtres d'ouvrage et acteurs techniques des projets de transport, à la veille du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Ainsi, Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF, Marc VÉRON, président du directoire de la SGP, Pascal AUZANNET, chargé de mission à la DATAR et auteur d'un rapport relatif au schéma de transport du Grand Paris Express, Jean-Pierre FARANDOU, directeur général délégué de SNCF Proximités et Yves RAMETTE, directeur général adjoint de la RATP ont été auditionnés. La commission a ainsi pu confronter les points de vue et les analyses techniques.

La seconde séance de la commission, le 31 mai 2011, a été consacrée à l'élaboration d'une appréciation de la commission suite à la publication de l'acte motivé de la Société du Grand Paris.

Enfin, la commission a auditionné début juin le ministre de la Ville en charge du Grand Paris, Maurice LEROY, et le Président du Conseil régional, Jean-Paul HUCHON.

1.1.3 Le plan de mobilisation conforté

L'ensemble des opérations inscrites au plan de mobilisation sont reprises dans le schéma d'ensemble. Elles figureront ainsi dans le futur décret approuvant l'acte motivé.

La convention spécifique transport pour le plan de mobilisation, présentée lors de cette séance du conseil régional, réserve plus d'un milliard de financements spécifiques pour la période 2011-2013, complétant les engagements du contrat de projets Etat/ Région. Cette convention prévoit ainsi les ressources budgétaires nécessaires au lancement des ces nouveaux projets d'ici 2013. Elle précise dans son préambule que «pour assurer sa part du financement de ces projets et permettre ainsi la réalisation de l'ensemble des opérations inscrites au plan de mobilisation pour les transports, la Région doit pouvoir mobiliser l'ensemble des ressources identifiées par le rapport Carrez puis visées au protocole du 26 janvier. »

1.2 La Région, les départements et le STIF doivent rester vigilants dans la mise en œuvre de ces mesures

L'adoption à l'unanimité de l'acte motivé amendé par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris est une étape déterminante dans la mise en œuvre partagée du schéma d'ensemble.

Les tracés et les gares ont été définis, le report de certains tronçons après 2025 a été acté et la desserte du plateau de Saclay a été affinée ; la possibilité est donnée au STIF d'être maître d'ouvrage d'une partie du métro automatique et le rôle de l'autorité organisatrice est en partie rétabli.

De nouvelles étapes s'annoncent désormais.

D'abord, le décret en Conseil d'Etat approuvant le schéma d'ensemble, annoncé pour le mois de juillet 2011, reprendra l'intégralité des éléments défendus par la Région lors des négociations avec l'Etat et affirmés dans l'acte motivé voté au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

Au travers notamment de l'action de nos représentants au Conseil du STIF, les conditions de la mise en œuvre d'une maîtrise d'ouvrage partagée du schéma d'ensemble seront affinées et précisées. D'ici octobre 2011, le schéma de principe du prolongement de la ligne 14 sera proposé à l'approbation du Conseil du STIF, étape décisive pour le lancement de l'enquête publique fin 2011/ début 2012.

Les concertations sur l'Arc Est/ Nord ainsi que la liaison Champigny/ Val de Fontenay, devront être lancées d'ici à l'automne. Les moyens humains nécessaires seront prévus dans le budget 2012 du STIF.

La Région prône la reconnaissance pleine et entière de l'autorité organisatrice des transports, essentielle pour assurer la maîtrise des coûts d'exploitation et la bonne cohérence du réseau régional. La loi devra être modifiée pour que le rôle de l'autorité organisatrice des transports soit reconnu dans l'ensemble de son champ de compétence et de ses prérogatives. Le Ministre en

charge du Grand Paris en a fait part son intérêt lors des débats au Sénat relatifs à la loi sur le SDRIF.

De la même manière, il nous faudra revenir à notre demande ferme d'un l'accroissement des ressources issues du versement transport : c'est essentiel pour la pérennité des transports en Ile-de-France et c'est déterminant pour la crédibilité du projet de métro automatique. Une clause de revoyure est d'ores et déjà prévue en 2013 mais les débats en lois de finance auront toute leur importance. Par ailleurs, conformément au protocole, une convention spécifique devra être conclue avant la fin de l'année avec la Société du Grand Paris, afin d'autoriser le versement d'avances au bénéfice des opérations du plan de mobilisation.

2. Le Schéma directeur : la Région relégitimée

2.1 L'engagement d'une application du SDRIF par la loi a été tenu

Le protocole sur le Grand Paris du 26 janvier 2011 prévoyait de mettre en œuvre une disposition législative permettant l'application du SDRIF adopté en 2008 et de libérer les projets des collectivités bloqués du fait de l'avis du Conseil d'Etat. Dès la contribution régionale de novembre 2010, la Région proposait une issue législative et s'engageait à remettre le Schéma directeur en révision.

Une proposition de loi socialiste a été déposée au Sénat, négociée avec les sénateurs et le Gouvernement et votée le 30 mars 2011. Le texte a depuis été voté conforme à l'Assemblée nationale, le 31 mai dernier. La loi est donc applicable.

Elle prévoit que les communes et les intercommunalités pourront réviser respectivement leurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) et leurs plans locaux d'urbanisme (PLU) en référence au SDRIF de 2008. Ces documents ne devront pas pour autant faire obstacle à la réalisation future des différents projets qui découleront de la loi Grand Paris.

Ce vote est une victoire politique pour la Région : après près de trois ans de blocage, le SDRIF adopté en 2008 est désormais applicable. C'est la reconnaissance de sa compétence en aménagement du territoire.

Son rôle a, in fine, été renforcé puisque le président du Conseil régional devra rendre un avis sur la compatibilité des PLU et des SCOT avec le SDRIF. Cet avis sera naturellement adressé aux porteurs des documents d'urbanisme locaux mais servira également à éclairer le Préfet de région. Le Préfet rendra à la suite une décision sur les SCOT et PLU qui garantira leur stabilité juridique et prémunira les projets locaux contre les recours contentieux.

2.2 Vers une nouvelle révision

La loi prévoit que le décret d'approbation du schéma de transport du « Grand Paris » attendu pour l'été ouvre formellement une nouvelle phase de révision du SDRIF. La Région s'y était engagée.

La relance de la révision, qui fera l'objet d'une communication en Conseil régional de septembre prochain, doit être saisie comme une opportunité politique pour la Région. Avec un SDRIF de 2008 désormais légitimé par la loi et la compétence pour conduire la prochaine révision qui n'a pas été remise en cause, la Région a en main les leviers pour fédérer autour d'elle, avec l'Etat, les Départements, les élus locaux et Paris Métropole pour définir un projet métropolitain à l'échelle de l'Ile-de-France partagé par tous. Nous pourrions aussi nous appuyer sur les ressources de l'Atelier international du Grand Paris, désormais installé, au sein duquel la Région a deux représentants.


Il nous appartiendra de définir les contours et les modalités de cette prochaine révision. Il nous faudra dans ce cadre être vigilant quant à l'avancement des contrats de développement territorial, élaborés sous l'égide du Préfet. Ils restent encore à ce stade un outil très imprécis et très complexe pour les communes mais l'Etat souhaite en faire le moyen structurant son intervention dans le développement territorial francilien. Région et Départements ne pourront en être signataires puisque cela n'a pas été prévu dans la loi Grand Paris.

Nous devons être vigilants à ce que les projets d'aménagement qui feront l'objet d'un contrat de développement territorial s'inscrivent dans le projet global du Schéma directeur. Les deux documents pourraient être complémentaires pour peu que leurs objectifs politiques soient partagés. Il nous faudra ainsi défendre nos propres orientations et nos priorités.

La prochaine révision du SDRIF ouvre ainsi une nouvelle période qui devra nous permettre de réaffirmer, au-delà des slogans, que le « Grand Paris » c'est l'Île-de-France.

Je vous prie de bien vouloir en débattre.

**Le président du conseil régional
d'Île-de-France**



JEAN-PAUL HUCHON