

Rapport pour le conseil régional
DECEMBRE 2010

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

**AVIS SUR LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU
GRAND PARIS**

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
1. Introduction	4
2. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris	5
3. Le projet de transport proposé par la Région	7
4. Organiser la complémentarité des projets	11
ANNEXES AU RAPPORT	17
1. Carte du projet de réseau de transport public du Grand Paris	18
2. Carte du projet Arc Express	20
3. Carte du Plan de Mobilisation pour les transports	22
4. Financement du Plan de Mobilisation pour les transports et de ses compléments	24
PROJET DE DELIBERATION	26

EXPOSE DES MOTIFS

La décentralisation est une dynamique au service de la démocratie, de la solidarité et de l'efficacité. L'Île-de-France en fait la preuve chaque jour. Elle dispose d'outils spécifiques dont se sont saisies toutes les collectivités en participant à l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durables de la métropole francilienne qu'elles ont en partage. Avec le SDRIF, la Région a su proposer une vision de la métropole qui lie aménagement et transports, et dont Arc Express est la pièce maîtresse.

Ce progrès est aujourd'hui en danger. Le gouvernement, faisant légiférer de façon autoritaire et accélérée, a entrepris d'imposer sa vision de la « région capitale » qui est archaïque et qui renforce les inégalités déjà criantes dont souffre l'Île-de-France. De plus, il en va du « Grand Paris » comme de la réforme des collectivités : l'État devrait décider de tout tandis que les collectivités assumeraient les coûts.

Il ne s'agit pas de nier à l'État tout rôle au niveau national. Mais son action doit s'inscrire dans le système coopératif patiemment construit par les collectivités et basé sur le respect des compétences et de l'autonomie de chacun.

La Région Île-de-France considère ainsi que le rétablissement de la confiance nécessaire à la réalisation d'un grand dessein pour l'Île-de-France passe par la reconnaissance, d'une part, du cadre général qu'est le SDRIF et, d'autre part, du rôle central du STIF dans le développement du réseau de transports collectifs de la métropole francilienne.

1. Introduction

Le Conseil Régional a adopté le 25 novembre 2008, après plusieurs années de travail et de concertation, un nouveau projet de schéma directeur d'aménagement de l'Île-de-France. Le projet spatial que propose la Région vise à dessiner les contours de la métropole francilienne du futur, à améliorer son fonctionnement actuel et à éviter l'étalement urbain. Du point de vue des transports, le SDRIF met en avant la nécessité de densifier les réseaux urbains, de moderniser en profondeur le RER et d'améliorer substantiellement les liaisons de banlieue à banlieue.

Dans cette perspective, la Région et le STIF ont lancé, il y a maintenant 3 ans, les études d'une grande rocade en métro automatique en cœur d'agglomération. Ce projet, dénommé Arc Express, répond à la fois au besoin de mieux irriguer les territoires mal desservis de l'agglomération parisienne, de renforcer l'offre de transport dans les communes susceptibles d'accueillir de forts développements urbains et d'offrir à l'ensemble des franciliens un maillage efficace du réseau régional. Ce projet, préparé par le STIF en étroite concertation avec l'État et les départements, devait faire l'objet d'un débat public au premier semestre de l'année 2010.

Parallèlement, la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF ont élaboré en juin 2008 un Plan de mobilisation pour les transports destiné à la fois à répondre aux urgences, à accélérer la réalisation des projets prévus au SDRIF et à lancer les grands projets d'avenir, parmi lesquels la rocade Arc Express. Ce plan porte sur plus de 18 milliards d'euros d'investissement à réaliser d'ici 2020. Des discussions ont été engagées avec l'État dans le courant de l'année 2009 pour en préciser le contenu et les financements ; les lois Grenelle I et Grenelle II ont conforté la volonté des acteurs franciliens de prendre à bras le corps la question des transports.

De son côté, l'État a initié la question du « Grand Paris » en organisant une consultation internationale d'architecture et d'urbanisme. Les travaux ont été féconds et novateurs, confortant les orientations du schéma directeur.

La consultation internationale fut l'amorce d'une présence réaffirmée de l'État en Île-de-France. Si le Président de la République lui-même promettait pourtant, lors de son discours du 29 avril 2009, « *l'État qui associe, qui ne décide pas seul, l'État qui donne l'impulsion nécessaire mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous* », les méthodes du Secrétaire d'État en charge du développement de la Région Capitale furent tout autre. Son action, s'est surtout caractérisée par le déni du fait régional ; l'examen parlementaire du projet de loi relatif au Grand Paris aura vu le rejet de tous les amendements facilitant l'insertion des nouveaux projets voulus par l'État dans le cadre global du SDRIF et leur réalisation coordonnée avec l'action du STIF n'aura pas été acceptée. Les Francilien(ne)s en payent aujourd'hui le prix.

La loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris marque donc une rupture. En introduisant le principe d'un réseau de transport du Grand Paris, elle remet en cause l'autorité du STIF et l'unité du réseau francilien. Elle affirme la nécessité d'un projet de rocade répondant à des fonctionnalités différentes d'Arc Express, sans assurer les financements nécessaires. Ce projet, peu étudié, n'a fait l'objet d'aucune discussion préalable, ni avec la Région, ni avec les départements, ni avec le STIF.

Après une intervention forte des parlementaires lors de l'adoption de la loi sur le Grand Paris, le débat public relatif au projet Arc Express a finalement pu être organisé, de façon coordonnée et concomitante avec le projet de transport du Grand Paris. La loi prévoit également que la Région exprime son avis sur le projet du Grand Paris avant la fin décembre 2010.

Les débats publics sur les deux projets sont en cours et se poursuivront jusqu'à la fin du mois de janvier prochain. Les attentes exprimées par les Franciliens à mi-chemin des débats sont claires ; il en ressort :

- que le Plan de Mobilisation pour les transports et l'amélioration du réseau francilien font consensus
- que la pertinence du projet Arc Express n'est pas contestée
- que des projets complémentaires peuvent permettre d'améliorer la desserte de l'est francilien, et des plateformes aéroportuaires
- que la question du financement reste centrale

2. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris

2.1. Un projet inadapté

Le projet de transport du Grand Paris est constitué de 3 lignes de métro distinctes, d'une longueur totale de 155 km :

- Une liaison Roissy-Orly via Paris (ligne bleue) qui prolonge la ligne 14 au nord vers l'aéroport de Roissy et au sud vers l'aéroport d'Orly. Elle compte 19 nouvelles stations.
- Une liaison La Défense-Le Bourget (ligne rouge) qui dessert notamment St-Cloud, Pont de Sèvres, Bagneux, Villejuif, Les Ardoines, Créteil, Cité-Descartes et Clichy-Montfermeil ; cette ligne compterait une vingtaine de stations.
- Une liaison Roissy-Orly via La Défense (ligne verte) qui dessert également le Bourget, Pleyel, La Défense, Rueil-Malmaison, Versailles, Saclay et Massy-Palaiseau. Elle totaliserait 16 stations.

La distance entre les stations varie en fonction des territoires desservis, de 2 à 2,5 km dans le cœur de l'agglomération jusqu'à 13 km dans la traversée des zones les moins denses.

Tel qu'il est présenté au débat public, le projet de transport du Grand Paris ne répond que très imparfaitement aux besoins des Franciliens :

- il décrit un projet spatial conçu de façon radicale et autoritaire alors que le projet régional relève d'une construction collective, négociée et concertée qui répond aux aspirations des populations. Ce projet prend en compte l'ensemble du territoire régional, promeut une ville plus riche en emplois, commerces, logements et équipements publics, dans une relation renouvelée avec la nature et où la mobilité est facilitée pour tous les franciliens.
- il vise essentiellement à relier, par des liaisons rapides, une dizaine de territoires considérés comme stratégiques qui auraient vocation à concentrer l'essentiel des créations d'emploi et de la croissance démographique des 20 prochaines années. Cette vision n'est pas celle proposée par la Région dans le SDRIF.
- pour que ces gains de temps soient possibles, un certain nombre de correspondances avec le réseau lourd ont été ignorées. Ainsi le métro du Grand Paris ignore la branche J du Transilien, qui dessert pourtant des communes comme Argenteuil, Bois-Colombes, Colombes, Sannois, Corneilles-en-Parisis, Herblay, Conflans-Ste-Honorine, etc.
- d'une façon plus générale, le projet ne cherche pas à assurer un maillage performant de l'ensemble du territoire régional. Il doit impérativement être complété par un plan de maillage par liaisons ferrés, par tramways ou par lignes de bus à haute performance, tel que le prévoit le Plan de mobilisation. Or, le réseau du Grand Paris n'a pas été conçu en cohérence avec le Plan de mobilisation et il n'en utilise pas toutes les opportunités.
- le projet de transport du Grand Paris propose une réponse unique sur tout son réseau – celle du métro automatique - alors que les territoires traversés présentent des densités très différentes qui n'appellent ni les mêmes besoins de desserte, ni les mêmes types de transport. Ainsi, la ligne Roissy-Orly via La Défense dessert-elle entre Versailles et Massy des territoires de faible densité, pour lesquels la pertinence du mode métro n'est pas avérée.

Plus globalement, les perspectives de fréquentation présentées par la Société du Grand Paris reposent sur des hypothèses peu réalistes, notamment en matière de croissance démographique, d'évolution de l'emploi, de report modal et de vitesse commerciale. D'ailleurs, les études ayant permis la définition de ces hypothèses ne sont pas toutes disponibles.

Au final, on aboutit à un projet d'un coût très élevé (plus de 20 milliards d'euros), dont l'exploitation sera sans doute très chère au regard des besoins réels des territoires traversés et qui n'est cohérent ni avec le réseau de transport existant, dont il minore les possibilités de maillage, ni avec le développement de ce réseau prévu au Plan de Mobilisation pour les transports.

2.2. Un financement non maîtrisé

Le financement de ce projet de rocade du Grand Paris reste à ce stade très incertain : plus de deux mois après le début du débat, la Société du Grand Paris n'apporte toujours aucune précision sur les modalités de financement.

Le dossier du maître d'ouvrage évoque brièvement une dotation en capital de l'État de 4 milliards d'euros permettant le financement du projet par un emprunt d'une durée totale d'environ 40 ans.

Pour rembourser l'emprunt, la Société du Grand Paris mise sur des recettes annoncées comme « pérennes » mais certaines recettes peuvent largement être considérées comme surévaluées :

- la valorisation foncière, alors que tous les experts précisent qu'elle ne pourra pas couvrir plus de 5 % des coûts d'infrastructure,
- la fiscalité, alors que les ressources nouvelles envisagées sont précisément nécessaires au financement du plan de mobilisation,

- la dynamique économique, alors que les effets de ce projet sur le tissu urbain sont largement contestés.

Au-delà, les autres ressources nouvelles pressenties (taxe sur les bureaux, nouvelle taxe spéciale d'équipement, redevance pour création de bureaux) sont celles qui avaient été identifiées par la Région pour le financement du Plan de Mobilisation et reprises dans le rapport Carrez. Cette captation fait courir le risque de bloquer la modernisation du réseau et la réponse aux urgences immédiates – la désaturation de la ligne 13 et la modernisation des RER.

Elle évoque enfin une redevance domaniale payée par le futur exploitant du réseau de transports ; c'est le risque que cette redevance pèse sur les comptes du STIF et ne conduise à un financement indirect du projet par les collectivités.

Globalement, le plan de financement du projet du Grand Paris n'est pas maîtrisé, sauf à faire peser un lourd tribut sur les contribuables, les collectivités et les usagers franciliens, sauf à compromettre la réalisation des projets de transports du Plan de Mobilisation.

2.3. Un projet paralysé et paralysant

Compte tenu des attermoissements du Gouvernement et de l'émergence tardive du projet du Grand Paris, le Conseil d'État n'a pu rendre un avis favorable à l'approbation du Schéma directeur (SDRIF). Cela fait peser une insécurité juridique sur de nombreux projets, y compris ceux de l'État, incompatibles avec le schéma d'aménagement en vigueur, celui de 1994.

Le retard subi par la procédure d'approbation a de fait abouti à l'invalidation de la procédure de révision du Schéma directeur. La loi du 3 juin 2010 dite loi Grand Paris constitue « un changement dans les circonstances de droit et de fait qui nécessite de renouveler les consultations des départements, des chambres consulaires et l'enquête publique », explique ainsi le Conseil d'État. La Région avait alerté le Gouvernement sur les risques d'incompatibilité avec le SDRIF lors de l'examen parlementaire du projet de loi ; un amendement avait été déposé à son initiative, mais sans succès.

En outre, la loi Grand Paris crée un nouvel outil d'urbanisme, le contrat de développement territorial (CDT). Approuvés par décret, les CDT s'imposent aux documents d'urbanisme locaux (SCOT et PLU) et emportent révision du SDRIF ; ils vont faire peser sur les collectivités la charge financière d'aménagements qu'elles n'auront pas décidée. En l'absence de CDT, la SGP devient l'aménageur autour des gares.

Conçus selon une vision unilatérale de l'action de l'État, ces outils se heurtent dès aujourd'hui à la réalité des projets d'aménagement, qui ne peuvent réussir et être financés qu'en partenariat avec les collectivités territoriales.

Enfin, la loi remet en cause les compétences du STIF en matière d'organisation des transports et de maîtrise d'ouvrage des projets. Elle donne en particulier à la seule Société du Grand Paris la responsabilité totale de la maîtrise d'ouvrage sur le réseau de métro automatique, sans anticiper les contraintes d'une cohérence globale du réseau de transport. Là encore, cette vision ne résiste pas à la réalité : la réalisation de ce réseau ne peut réussir que si elle s'insère correctement dans le réseau existant au fur et à mesure de sa réalisation.

3. Le projet de transport proposé par la Région

La Région, l'État et l'ensemble des collectivités qui y ont contribué, ont élaboré une ambitieuse vision territoriale de la métropole, qui se fixe des objectifs majeurs en matière de logements,

d'attractivité économique et d'environnement. Cette vision régionale stratégique repose sur un projet d'aménagement durable à l'échelle de l'Île-de-France, basé sur la qualité et l'intensité urbaines rendues possibles par des infrastructures de transports collectifs performantes, en prise avec l'attractivité internationale

3.1. La pièce maîtresse du projet régional : Arc Express

Arc Express, métro automatique de rocade étudié depuis plusieurs années, a été conçu dès le départ comme un projet de maillage. Élément essentiel du réseau francilien, il constitue en effet le chaînon manquant du grand système de transport régional.

Arc Express permettra non seulement des déplacements directs de banlieue à banlieue mais il favorisera aussi les déplacements dans toute la région, grâce aux nouvelles correspondances permises.

C'est dans cette optique qu'ont été réalisées les études de modélisation de trafic. Elles ont montré que la relation entre Arc Express et les lignes de métro et de RER et Transilien permettait d'améliorer non seulement les déplacements pour les territoires situés en première couronne mais également d'améliorer considérablement les temps de parcours pour les habitants et employés de la grande couronne.

C'est pourquoi les différentes variantes de tracé du projet sont toutes en correspondance avec la plupart des lignes de métro et du réseau lourd (existantes ou dont les prolongements sont programmés).

Ces besoins, étudiés attentivement depuis plus de trois ans au travers des études lancées dans le cadre du contrat de projet État-Région, confirment la nécessité d'un projet de rocade en métro automatique d'un périmètre d'environ 60 km, très maillé avec l'ensemble des réseaux ferroviaires et de surface, et se situant essentiellement en cœur d'agglomération. Le coût de ce projet est estimé aujourd'hui à 6 milliards d'euros, hors matériel roulant.

Il s'agit bien d'une rocade complète, réalisable par arcs successifs mais dans l'optique d'un bouclage complet. C'est dans cet esprit que le STIF vient de présenter dans la concertation en cours, en complément des arcs sud et nord, qui apparaissent prioritaires, des variantes de tracés permettant de boucler complètement la rocade, à l'est et à l'ouest, là encore en pleine cohérence avec le réseau existant et les possibilités de maillage offertes par le Plan de mobilisation.

Le projet de transport du Grand Paris reprend en partie le tracé proposé par Arc Express. Néanmoins, les ressemblances des tracés ne doivent pas dissimuler les nombreuses divergences entre les deux projets de rocade :

- les stations envisagées ne sont pas nécessairement les mêmes, Arc Express proposant une densité de desserte sensiblement plus élevée que le réseau du Grand Paris et conforme aux besoins des territoires,
- la ligne rouge du Grand Paris, qui est virtuellement proche du tracé d'Arc Express, pourrait voir son attractivité augmenter d'environ 35 % si elle était bouclée,

Aussi, Arc Express paraît-il plus complet, et mieux adapté aux besoins des Franciliens, pour un coût d'investissement et d'exploitation sensiblement moins élevé.

3.2. Le Plan de Mobilisation pour les transports : premier acte de la mise en œuvre du Schéma directeur

La rocade Arc Express s'inscrit dans un projet de transports plus global, le Plan de Mobilisation, initié par la Région, et soutenu par sept départements. Ce plan prévoit au total plus de soixante projets à l'horizon 2020, et constitue un ensemble cohérent et pensé comme un système de projets en interaction, dont l'objectif est de favoriser les transports en commun en Île-de-France.

La mise en œuvre de ce Plan de mobilisation pour les transports, qui couvre la période 2010-2020, doit permettre :

- de répondre aux principales urgences qui concernent le réseau francilien : renouvellement du matériel du RER A, modernisation des RER B, C et D, désaturation de la ligne 13 du métro, large accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.
- d'accélérer les projets en cours de réalisation ou d'études dans le cadre du contrat de projets signé avec l'État en 2007 (nouvelles lignes de tramways, prolongements de métros, réseau de tram-trains...), de façon à ce que l'ensemble de ces opérations puisse être mis en service avant 2020 et qu'une nouvelle série de projets puisse être engagée à cet horizon.
- d'engager la réalisation de deux grands projets structurants : le prolongement du RER Eole à l'ouest et la rocade en métro automatique Arc Express, pour laquelle le Plan de mobilisation permet la réalisation en 2020 de l'intégralité de l'Arc Sud (94/92) et une première tranche de l'arc Nord-Ouest (92/93)

Parallèlement à cet effort sur les grands réseaux ferrés et de surface, la Région et les départements ont convenu d'engager sur la période considérée un programme ambitieux de plus de 300 km de lignes de bus à haute capacité, afin d'aboutir à une desserte aussi large que possible du territoire régional.

La Plan de mobilisation s'efforce de répondre à des besoins différents par une diversité de solutions : la création d'une rocade en métro automatique de 60 km, mais aussi 40km de prolongements du RER et métro, la création de 120 km de lignes de tramway, de 105 km de tram-train, de 300 km de lignes d'autobus en site propre (T Zen), ou encore le réaménagement de 13 grands pôles multimodaux.

Ces nombreux projets sont répartis sur tout le territoire francilien et permettent de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements, tout en tenant compte des spécificités de chacun des territoires. En effet, la densité de population et d'emploi, les problématiques environnementales, les contraintes d'insertion, etc. sont autant d'enjeux qui varient d'un territoire à un autre et qui appellent des réponses différentes.

Le maillage du territoire est un enjeu essentiel. C'est grâce à un maillage performant que les transports en commun deviendront véritablement attractifs, et ce aussi bien en cœur d'agglomération que dans tous les bassins de vie régionaux. L'importante prise en compte des correspondances dans le système est primordiale : cela implique de réaliser des correspondances dès que possible et d'en assurer la qualité.

Par ailleurs, le Plan de Mobilisation est un projet réaliste et concret. Sur les 61 projets qui le composent, 24 sont déjà engagés, soit parce que les phases de concertation préalable sont déjà terminées (tram-train Massy-Évry, prolongement du tramway T1 à l'est, débranchement du tramway T4, etc.), soit parce que ces projets sont déjà entrés en phase travaux (tangentielle nord en tram-train, prolongement du tramway T1 à l'ouest, création des lignes de tramway T5, T6, etc.).

Ce plan est largement engagé, mais il court sur 10 ans (jusqu'en 2020). C'est pourquoi il importe que son financement soit garanti et que les projets de la SGP ne grèvent pas les capacités contributives des collectivités franciliennes.

3.3. 19 milliards d'euros pour répondre aux urgences et préparer l'avenir

Le Plan de Mobilisation est un projet responsable, crédible et finançable.

L'effort financier résultant du Plan de Mobilisation est estimé à 18,950 MM€ aux conditions économiques de 2008, dont :

- 5,3 MM€ au titre de la qualité de service (matériel roulant, accessibilité du réseau)
- 2 MM€ pour la modernisation des RER C et D et la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14
- 6,4 MM€ pour l'accélération des projets lourds ferrés ou de surface prévus dans les contrats de projets État-Région
- 5,25 MM€ pour l'engagement d'Eole à l'ouest et d'Arc Express (ce financement correspond pour Arc Express à la réalisation complète de l'arc sud et aux premiers travaux de l'arc nord, dans la perspective d'une mise en service complète de la rocade avant 2025).

S'ajoute à cet effort en faveur des grands projets, un volet spécifique d'actions en faveur du réseau bus à haute performance, évalué sur la période à 2 MM€ supplémentaires.

Dans le souci de crédibiliser dans la durée la réalisation du Plan de Mobilisation pour les transports, la Région et 7 départements ont approuvé en juin 2009 un protocole qui prévoit le financement du plan.

L'effort de 18,950 MM€ se répartit comme suit :

- 7,1 MM€ apportés en investissement par la Région et les départements
- 5,3 MM€ apportés par les collectivités dans le cadre du STIF, au titre des actions de modernisation de la qualité de service (matériel, accessibilité)
- 2 MM€ apportés par l'État et correspondant au maintien de sa contribution aux contrats de projets en Île-de-France
- 4,6 MM€ de ressources nouvelles issues de la fiscalité régionale

Les travaux menés par l'État, la Région et le STIF dans le cadre de la Commission présidée par M. Gilles Carrez, député, rapporteur général du budget ont permis d'identifier de façon précise ce que pourraient être ces ressources nouvelles :

- la modernisation de la taxe sur les locaux à usage de bureaux en Île-de-France (actualisation des tarifs, harmonisation des zonages) et l'affectation au Plan de Mobilisation de la part de cette taxe actuellement prélevée par l'État rapporterait de l'ordre de 400 M€ par an ;
- la modernisation de la redevance pour création de bureaux, perçue par la Région (actualisation des taux, perception sur l'ensemble de l'Île-de-France...) rapporterait de l'ordre de 150 M€ par an ;
- création d'une nouvelle taxe spéciale d'équipement sur le modèle de celle revenant actuellement aux établissements publics fonciers (100 M€).
- la mobilisation d'autres ressources est également envisageable : fraction de l'éco-redevance Poids Lourds, ressources issues du stationnement... pour une recette possible de l'ordre de 100 M€ par an.

Le maintien de l'effort des collectivités territoriales et de l'État sur 2020-2025, complété par ces ressources nouvelles, permet d'assurer le financement de ce projet global, y compris la totalité d'Arc Express.

3.4. La position de Paris Métropole

Comme le prévoit la loi, le syndicat mixte d'études Paris Métropole doit rendre sous peu un avis sur le projet de transport du Grand Paris. Dans la continuité des travaux de la commission "déplacements", un cahier d'acteur a été validé et diffusé lors des débats publics. L'avis – en cours de rédaction – sera approuvé lors du prochain comité syndical.

Dans tout leur pluralisme politique, les élus de Paris Métropole promeuvent plusieurs principes fondamentaux qui rejoignent en de très nombreux points les positions régionales. Ils insistent ainsi, comme les architectes réunis dans l'Atelier international du Grand Paris, sur la nécessité d'une réflexion en termes de réseau de transport intermodal irriguant l'ensemble du territoire francilien, avec une attention particulière à la mise en œuvre des projets intéressant la « grande couronne ».

Les principes d'une rocade de première couronne bouclée, d'une meilleure desserte de l'est francilien et des plateformes aéroportuaires, de l'utilisation des TGV pour une desserte régionale, sont aussi un écho à la complémentarité proposée par la Région.

3.5. Les propositions de l'Atelier international du Grand Paris

La consultation internationale sur le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, à laquelle la Région a participé au sein du comité de pilotage et du comité scientifique, a confirmé les ambitions du projet régional. Sollicitées pour rendre un avis sur le projet de transport du Grand Paris, les dix équipes d'architectes ont livré au débat un scénario pour la constitution d'un « grand système métropolitain » de transports.

La réflexion des architectes rejoint la position régionale et appuie fortement la logique du Plan de Mobilisation d'une part, celle d'un réseau de transport complémentaire entre les propositions de Région et de l'État, d'autre part.

En effet, les architectes insistent sur la nécessité d'une réflexion non exclusivement orientée autour d'une infrastructure unique mais bien au contraire, sur la constitution d'un réseau multimodal, du bus au RER, au plus près des besoins des habitants en termes d'échelle, de desserte, de vitesse. Par ailleurs, leurs idées concernant la transformation des autoroutes urbaines en « boulevards civilisés » sur lesquels pourraient circuler des bus, sont intéressantes. Le SDRIF exprime également cette volonté.

Plusieurs solutions méritent pour autant d'être discutées, leur faisabilité technique et financière étant très incertaine. Pour autant, la proposition des architectes entérine la logique promue par le STIF et la Région.

4. Organiser la complémentarité des projets

Dans son courrier adressé au Premier Ministre en date du 15 novembre 2010, la Région a proposé une contribution, fruit d'une complémentarité entre le projet des collectivités, le Plan de Mobilisation pour les transports dont Arc Express est la colonne vertébrale, et le projet de transport du Grand Paris soutenu par l'État. Cette contribution s'appuie sur les expressions des Franciliens et des acteurs locaux lors des débats publics, ainsi que sur les études techniques menées par le STIF.

4.1. Répondre aux attentes exprimées par les Franciliens lors des débats

Les Franciliens ont clairement exprimé, à l'occasion des débats publics, leur intérêt pour la constitution d'un réseau de métro automatique mais avant tout pour l'amélioration du réseau existant.

4.1.1. Répondre aux urgences et aux besoins d'aujourd'hui grâce à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports

Les premières attentes exprimées par les Franciliens sont celles du quotidien et consistent en particulier à consolider et améliorer le fonctionnement des RER. C'est dans cet esprit que le Plan de Mobilisation pour les transports intègre les schémas directeurs des RER B, C et D. Ces schémas comprennent à la fois des mesures d'exploitation mais aussi des aménagements d'infrastructures visant à consolider l'exploitation de ces lignes et d'en augmenter si possible la fréquence.

Par ailleurs, le Plan de Mobilisation prévoit une amélioration de la qualité de service par la modernisation du matériel roulant du RER A et par la mise en accessibilité du réseau de transport.

Au-delà, il est également nécessaire de développer le réseau par la réalisation de nouvelles infrastructures, notamment en rocade, pour compléter le maillage, apporter une desserte adaptée à l'ensemble des territoires franciliens, et faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

4.1.2. Compléter le projet régional

En complément du projet Arc Express, desservant la zone dense, il semble nécessaire d'améliorer également la desserte de territoires stratégiques, en particulier de mieux satisfaire les besoins de desserte de l'est francilien, des aéroports, et des grands pôles scientifiques du sud-ouest francilien.

- Desservir les territoires situés à l'est de l'agglomération parisienne

Le territoire de l'est Francilien est un territoire en mouvement qui fait l'objet d'une restructuration urbaine progressive. Il y a un enjeu important d'intensification urbaine sur ce territoire qui repose notamment sur la mobilisation des emprises foncières disponibles et une plus grande mixité fonctionnelle en vue d'une meilleure organisation urbaine (habitat, équipements et services, activités économiques, espaces verts fonctionnels) et une amélioration de la desserte interne.

C'est pourquoi, il semble nécessaire à la Région d'engager un rééquilibrage à l'est en matière de transport. En complément à la rocade Arc Express, dont le tracé à l'est permettra de desservir finement le cœur de la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne, un arc situé plus à l'est paraît nécessaire, constituant alors une double boucle, permettant de desservir l'ouest de la Seine-et-Marne - notamment Chelles, Marne-la-Vallée et son campus universitaire – et la Seine-Saint-Denis, notamment la commune de Sevran et les communes enclavées de Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

Cette infrastructure serait évidemment réalisée en correspondance avec Arc Express mais aussi avec les lignes A, B et E du RER, ainsi qu'avec le tramway T4.

La double boucle à l'est permettra la desserte directe du pôle du Bourget ainsi qu'une liaison avec tout le pôle d'emploi de Roissy, par une simple correspondance.

- Améliorer la desserte des aéroports et de leurs pôles d'emploi

Pour l'aéroport d'Orly, pôle majeur du territoire régional, le prolongement du métro depuis Paris semble nécessaire. La Région, qui souhaite la réalisation d'une infrastructure nouvelle, en

correspondance directe avec la future gare TGV d'Orly, promeut l'idée d'une extension du métro jusqu'aux aérogares d'Orly. Une option serait le prolongement de la ligne 14 d'Olympiades à Orly. Une autre option, moins coûteuse, pourrait consister à réaménager et à prolonger la ligne 7 de Villejuif à Orly tout en poursuivant la ligne 14 jusqu'à Maison Blanche de façon à offrir à Orly plusieurs dessertes de qualité : ligne 7 ou 14 vers Paris, accès à Arc express via Villejuif. Conformément aux demandes formulées par le STIF dans son avis en date du 8 décembre 2010, la Région souhaite que soit procédé à une expertise indépendante de la SGP maître d'ouvrage, des opérateurs de transport et des constructeurs de matériels roulants, expertise de la faisabilité du prolongement de la ligne 14 du métro. L'expertise devra notamment apprécier la robustesse des conditions d'exploitation, la régularité et la qualité de service (confort des voyageurs) résultant de ce choix technologique et de la coexistence de matériel roulant ayant des vitesses différentes ;

S'agissant de la desserte de Roissy, plusieurs projets sont susceptibles d'apporter des améliorations très sensibles dans la décennie actuelle :

- le programme de modernisation du RER B Nord qui sera achevé en 2012 et permettra d'accroître de façon très sensible les capacités de desserte RER de la plate forme aéroportuaire ;
- le projet CDG Express qui s'appuiera sur les acquis du programme RER B Nord pour permettre des circulations rapides et fréquentes entre Paris-centre et l'aéroport mais dont le montage actuel du dossier, un partenariat public-privé déconnecté de la tarification francilienne est inacceptable ;
- le prolongement du RER Eole vers la Défense et vers Mantes qui permettra un accès plus rapide de Roissy depuis l'ouest de la Région, au prix d'une correspondance.

La Région se déclare prête à travailler avec l'État, la Ville de Paris, et la Seine-Saint-Denis, pour redéfinir un nouveau projet « Paris-Roissy-IdF » dans le cadre de la réalisation de la rocade Arc Express et du plan de mobilisation pour les transports. Celui-ci reprendrait le tracé du projet CDG Express mais devrait impérativement réintégrer une maîtrise d'ouvrage publique dans le cadre du STIF et de la tarification régionale des transports pour permettre à une clientèle beaucoup plus large d'en bénéficier. La création de deux voire trois arrêts sur CDG Express serait de nature à accroître très fortement sa zone de chalandise, sans pénaliser réellement ses performances.

Une proposition alternative consisterait en la desserte ferrée de Roissy via le tronçon Pleyel-Roissy, en desservant Sarcelles, Garges-les-Gonesse, Villiers-le-Bel et Gonesse ; cette solution permettrait la desserte des zones enclavées de l'est du Val d'Oise.

La desserte de l'aéroport du Bourget sera considérablement améliorée par la réalisation des deux grands projets structurants évoqués précédemment, mais aussi par le prolongement de la tangentielle nord en tram-train, actuellement en travaux entre Épinay-sur-Seine et le Bourget et par le prolongement de la ligne 7 du métro, depuis la Courneuve jusqu'au Bourget RER, que la Région propose de relancer.

- Une desserte adaptée aux besoins du plateau de Saclay

Le faisceau sud francilien se caractérise par la localisation de deux pôles scientifiques majeurs : la vallée scientifique de la Bièvre et le plateau de Saclay, qui concentrent des composantes de recherche et d'innovation. Contrairement à l'approche proposée par la Société du Grand Paris, qui concentre tous les efforts d'investissement sur Saclay et qui propose une solution très coûteuse en métro automatique, le Plan de Mobilisation apporte une réponse plus réaliste et plus équilibrée :

- d'une part la réalisation d'un tram-train entre Versailles-Massy-Évry, en passant par Orly
- d'autre part, la création d'un BHNS sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway.

Ces projets du Plan de Mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly.

- Des missions régionales pour les trains à grande vitesse

L'existence d'une ligne de rocade TGV reliant Roissy à la LGV Sud Est constitue un atout pour l'Île-de-France qui doit être mieux valorisé. Le prolongement de cette rocade vers Massy, via l'aéroport d'Orly, doit être l'occasion de mettre en place des services régionaux à grande vitesse reliant notamment les villes nouvelles et les aéroports d'Orly et Roissy et de nouvelles gares en grande couronne qui désatureront les gares parisiennes.

4.1.3. Un plan de modernisation pour les RER

La réalisation de la rocade métro Arc Express répond aux besoins de l'Île-de-France sur le moyen et le long terme. Elle ne doit pas pour autant conduire à éluder les besoins de modernisation du réseau ferroviaire régional et notamment des lignes du RER qui constituent aujourd'hui une priorité de premier niveau pour la plupart des usagers franciliens.

La Région rappelle qu'elle a engagé avec la SNCF et RFF dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports la mise en place d'un vaste plan de modernisation du réseau ferré. Ce plan repose d'ici 2020 sur :

- la mise en œuvre de trois grands programmes de modernisation des RER B Nord, C et D
- le renouvellement rapide de l'ensemble des matériels roulant des réseaux RER et Transilien : mise en service depuis 2009 du nouveau Francilien, commande des nouveaux matériels des RER A et B, schéma directeur de l'ensemble du matériel roulant ferré.
- le prolongement du RER E à l'ouest vers la défense et jusqu'à Mantes
- L'engagement des études pour le schéma directeur du RER A et du RER B Sud
- la réalisation de 3 grandes tangentielles ferrées (tangentielle nord de Sartrouville à Noisy-le-Sec, tangentielle sud Versailles-Massy-Évry, tangentielle ouest de Versailles à Cergy) et la mise à l'étude d'une tangentielle Est de Noisy-le-Sec jusqu'à Massy, afin de mettre à la disposition de la moyenne et de la grande couronne francilienne une rocade en tram train, complémentaire d'Arc Express

La Région souhaite que l'État l'accompagne durablement dans ces investissements qui devront aussi très largement bénéficier des ressources nouvelles que le Gouvernement pourrait dégager au profit du Plan de mobilisation pour les transports.

L'avenir du réseau ferré régional passe également par des investissements de capacité de très grande ampleur qu'il convient de préparer dès à présent :

- réalisation d'un nouveau tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord ;
- élargissement des faisceaux des RER C et D au sud de l'Île-de-France.

La Région propose à l'État d'engager sans attendre l'étude de ces grands projets à envisager dans la décennie 2020.

4.2. Construire un plan de financement réaliste du projet régional et de ses compléments.

Le projet de rocade ainsi complété – comprenant Arc Express, et les éléments nouveaux relatifs à la desserte de l'est francilien et des aéroports – représente un investissement d'environ 11,1 milliards d'euros (à comparer aux 20 milliards d'euros du projet du Grand Paris) à réaliser d'ici 2025.

Si l'on y ajoute les autres projets prévus au Plan de Mobilisation à réaliser d'ici 2020 (15,45 milliards d'euros hors Arc Express), la poursuite de ce plan sur 2020-2025 (3 milliards d'euros environ), l'ensemble des investissements à réaliser sur les 15 ans s'élève à environ 29,55 milliards d'euros.

En intégrant les financements déjà acquis dans le plan de mobilisation de la part de la Région, des départements, du STIF et de l'État, et en considérant que l'effort de ces partenaires se poursuit à même niveau sur 2020-2025, le besoin en ressources nouvelles s'élève à 10,225 milliards d'euros, comme l'illustre le tableau figurant en annexe.

Ce besoin de financement correspond à des ressources annuelles de l'ordre de 680 M€ sur 15 ans, dont environ 480 M€/an au titre du projet de rocade et de 200 M€/an au titre des autres projets du Plan de Mobilisation. Ces ressources sont du même ordre que celles qui figuraient dans le rapport remis par Gilles Carrez au Premier Ministre (de l'ordre de 610 M€).

À ces ressources nouvelles en investissement devrait s'ajouter un complément de ressources de l'ordre de 240 M€ en année pleine pour contribuer aux coûts de fonctionnement générés dans les comptes du STIF par la mise en service de ces projets. Une évolution du versement transport (augmentation des taux et rezonage) sur 2010-2025 doit permettre de dégager de telles ressources.

Or, force est de constater que les mesures proposées par le Gouvernement en Loi de Finances Rectificative pour 2010 et adoptées simultanément, par le Sénat, en article additionnel par amendement, en première lecture de la Loi de Finances pour 2011 sont loin de satisfaire à ces besoins :

- l'ensemble des mesures envisagées pour l'investissement (évolution de la taxe annuelle sur les bureaux par actualisation des tarifs et du zonage, création d'une taxe spéciale d'équipement, actualisation des tarifs de la redevance pour création de bureaux dont le produit est affecté à la Société du Grand Paris) devrait rapporter de l'ordre de 335 M€ 435 M€ en année pleine, à comparer au 480 M€ de besoins pour la seule rocade, dans le scénario réaliste qui est celui proposé par la Région
- l'intégralité de ces mesures est affectée à la seule Société du Grand Paris, ce qui signifie que les ressources attendues pour le bouclage des autres projets du Plan de Mobilisation (en particulier pour le prolongement de la ligne 13, les schémas RER et le prolongement d'Eole à l'ouest) sont inexistantes. Il y a pourtant urgence à financer ces projets
- les dispositions concernant le versement transport sont très en retrait par rapport aux mesures envisagées dans le rapport Carrez (de l'ordre de 100 M€ par an contre 240 M€) et elles instituent un nouveau zonage qui soulève des difficultés de toutes natures, juridiques et politiques.

La Région souhaite que le Gouvernement mobilise les ressources nécessaires au financement du plan de mobilisation. Elle plaide notamment :

- pour que les mesures concernant la Redevance pour Création de Bureaux (RCB) comprennent également une actualisation du zonage, ce qui générerait de l'ordre de 150 M€ par an, et soient affectées à la Région conformément au rapport Carrez afin d'assurer le financement des opérations les plus urgentes du Plan de mobilisation,
- pour que le dispositif relatif au versement transport soit également revu dans le sens de la simplicité et de l'efficacité, selon le schéma proposé par le rapport Carrez (rezonage et augmentation des taux).

4.3. Ajuster la loi du Grand Paris pour clarifier la gouvernance

En raison de l'imbroglia juridique créé par la loi du 3 juin 2010 instituant la Société du Grand Paris, mais aussi pour clarifier les compétences des élus locaux en matière d'urbanisme, et les compétences du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, la Région propose au Gouvernement de corriger la loi sur trois points :

4.3.1. L'approbation du SDRIF par la loi, afin de sortir du blocage juridique

L'impossibilité de valider définitivement le SDRIF de 2008, et le retour au SDRIF de 1994, largement obsolète, menace de nombreux projets. Pour remédier à ce blocage, la loi Grand Paris « corrigée » doit approuver le SDRIF adopté en 2008, de telle sorte à faire de ce document d'urbanisme le cadre d'action des dispositions gouvernementales.

4.3.2. Le respect des compétences des élus locaux en revoyant le dispositif des contrats de développement territorial

L'articulation entre l'urbanisme et le développement des transports est une nécessité. Néanmoins, la démarche autoritaire instituée par la loi du 3 juin 2010 n'est absolument pas satisfaisante. Les dispositions relatives aux contrats de développement territorial doivent être revues pour en faire de véritables outils partenariaux, respectueux des compétences des collectivités.

4.3.3. Le respect des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) afin de lui permettre d'exercer pleinement la maîtrise d'ouvrage des projets de transports

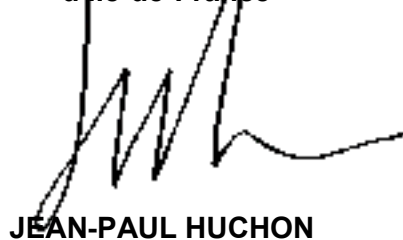
La création d'un nouvel acteur, la SGP, se substituant pleinement au STIF pour la réalisation du métro automatique, est de nature à compromettre très fortement la bonne réalisation des infrastructures. La loi Grand Paris doit ainsi être corrigée pour permettre au STIF d'assurer pleinement son rôle de maître d'ouvrage des projets de transports en Île-de-France.

En conclusion, le projet de transport du Grand Paris tel que soumis au débat public, ses modalités de financement et de gouvernance, ne sont pas acceptables.

Au regard des débats et des attentes exprimées par les Franciliens, le projet régional peut être complété. Il nécessite des mesures législatives nouvelles pour assurer des conditions acceptables de financement et de gouvernance.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

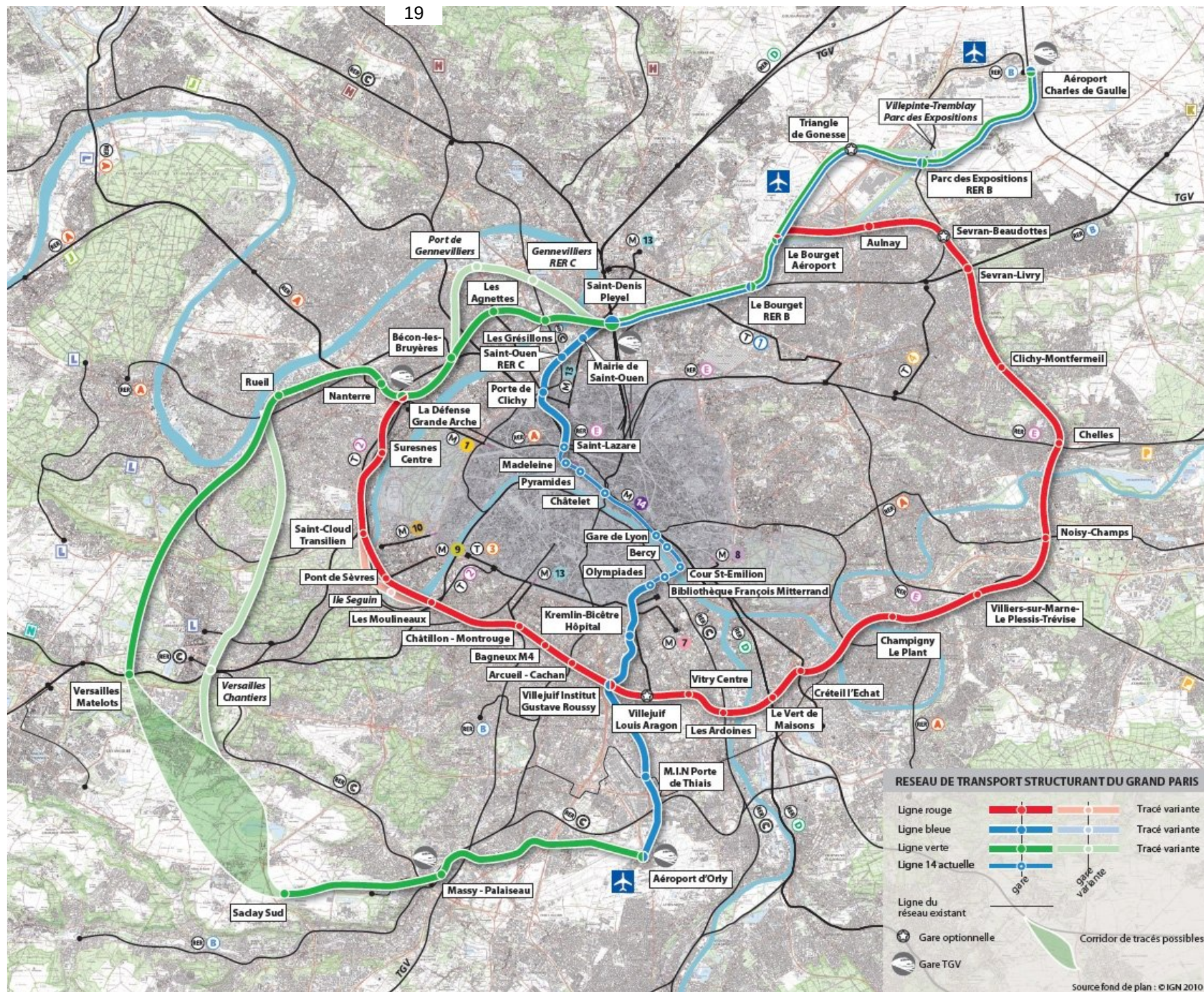
Le président du conseil régional
d'Île-de-France



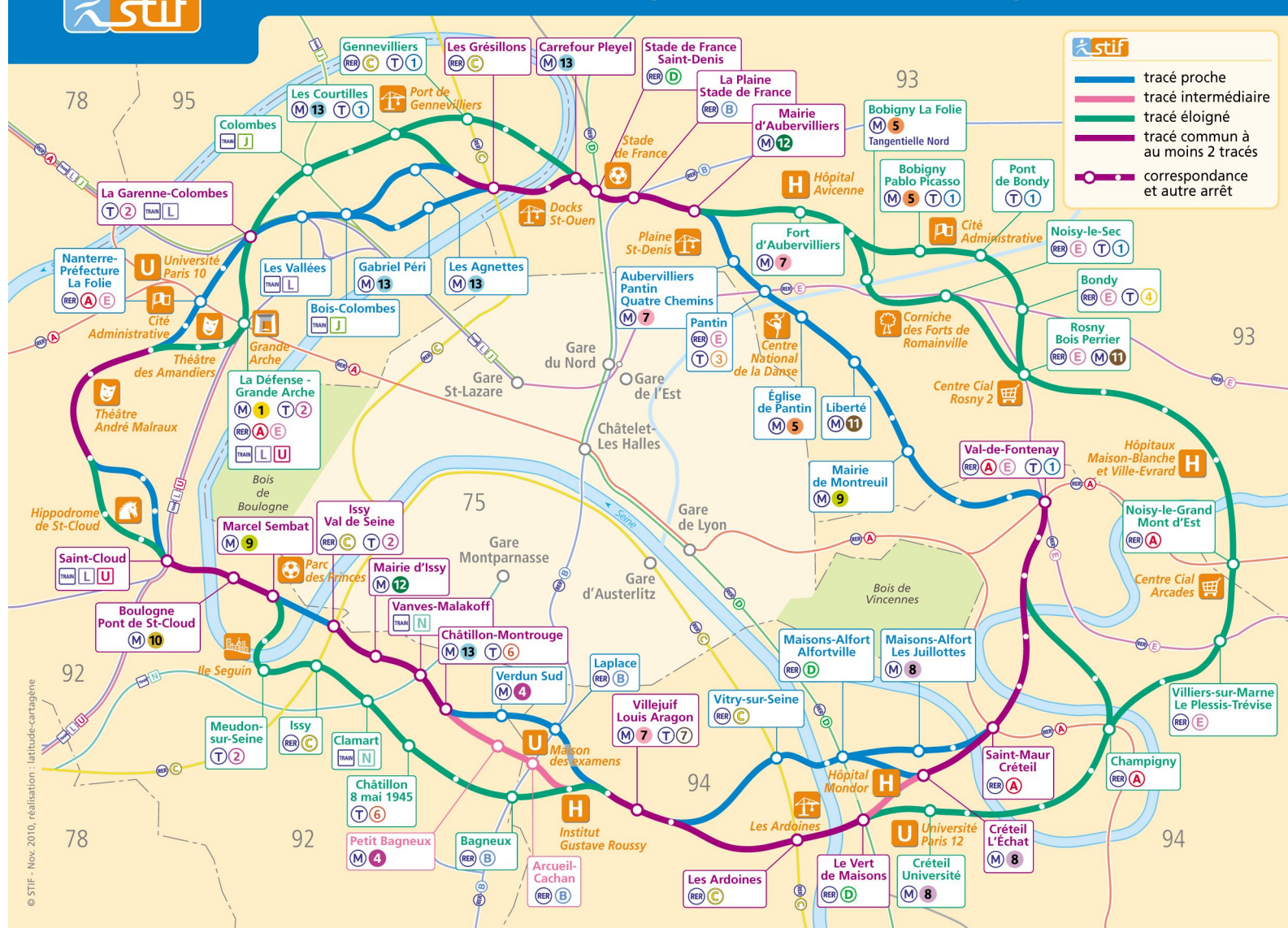
JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES AU RAPPORT

1. Carte du projet de réseau de transport public du Grand Paris



2. Carte du projet Arc Express



3. Carte du Plan de Mobilisation pour les transports

Plan de Mobilisation pour les Transports en Île-de-France et variantes de tracés du **méto** **Arc Express** mises au débat

Le Plan de Mobilisation

La Région Île-de-France, les Conseils généraux, le STIF et l'État ont élaboré en 2008 un Plan de Mobilisation historique pour les transports en Île-de-France de plus de 18 Mds€. Avec le Plan de Mobilisation, chaque année qui passe est une année utile.

L'objectif

Réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Île-de-France et répondre aux urgences ainsi qu'aux besoins des Franciliens à moyen et long termes.

En chiffres

- 300 km de bus en site propre
- 120 km de tramway
- 105 km de tram-train
- 80 km de métro (dont 60 km pour Arc Express)
- 20 km de RER
- 13 grands pôles multimodaux réaménagés ou créés

Le Plan de Mobilisation, c'est 61 actions au total dont 24 sont déjà engagées.

A ce plan pour l'amélioration et la création de lignes, s'ajoute un autre plan sans précédent, portant sur les trains et RER. D'ici à 2016, ils seront tous neufs, récents ou renouvelés.



Comment lire cette carte ?

Le réseau existant apparaît volontairement en couleurs atténuées et les projets du Plan de Mobilisation en couleurs vives.

Méto Arc Express Tracé en débat Fuséau en cours d'études	Projet Métro Extension de lignes	Projet Ferroviaires Programmes d'amélioration de la desserte des lignes A, B, C et D Prolongement de la ligne E Autres liaisons ferroviaires Tram-Train T4	Projet Tramways Prolongement des lignes T1, T2 et T3 Prolongement T3 à l'étude Nouvelles lignes T5, T6, T7, T8 Porte de Choisy - Les Saules Clamart Centre - La Croix de Berry	Projet de Transports en Commun en Site Propre Projets TCSP Dont les premiers T2m
---	---	---	---	---



4. Financement du Plan de Mobilisation pour les transports et de ses compléments

Financement du projet régional de transport

PROJETS		RESSOURCES			
PROJETS DE TRANSPORT	Coût (M€)	Collectivités territoriales et STIF	dont Région	Budget de l'Etat	Ressources nouvelles (rapport CARREZ)
PLAN DE MOBILISATION 2010-2020	18950	12400	7750	2000	4550
dont Arc Express	3500				
PLAN DE MOBILISATION 2020-2025 *	5500	2950	1900	700	1850
dont Arc Express	2500				
TOTAL PLAN DE MOBILISATION	24450	15350	9650	2700	6400
COMPLEMENTARITE **	5100	1275	765		3825
dont Grand Arc Est	3000				
dont Desserte Orly	1200				
dont CDG Express maillé (maîtrise d'ouvrage publique)	900				
TOTAL GENERAL	29550	16625	10415	2700	10225
	100%	56%	35%	9%	35%

*reconduction des clefs de financement du plan de mobilisation

**reconduction des clefs de financement du projet Arc Express

PROJET DE DELIBERATION**DU**

Avis sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

LE CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

- VU** la Constitution du 4 octobre 1958 et notamment ses articles 1^{er} et 72
- VU** le Code général des collectivités territoriales
- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions
- VU** la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État
- VU** la loi n° 83-633 du 22 juillet 1983 complétant la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État
- VU** la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement
- VU** la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire
- VU** la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et notamment son article 3 III
- VU** le décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
- VU** la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite loi Grenelle I
- VU** la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle II
- VU** la délibération n° CR 82-08 du 25 septembre 2008 du Conseil Régional d'Île-de-France portant adoption du projet de schéma directeur de la Région Île-de-France
- VU** la délibération n° CR 31-07 du 16 février 2007 du Conseil Régional d'Île-de-France approuvant le Contrat de Projets État-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007
- VU** la délibération n° CR 75-09 du 18 juin 2009 du Conseil Régional d'Île-de-France portant adoption du protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France
- VU** La publication du 3 septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage Société du Grand Paris relatif au projet de Transport Public du Grand Paris
- VU** l'avis du Conseil économique, social et environnemental de la Région Île-de-France

- VU** l'avis de la Commission des Transports et des Mobilités
- VU** l'avis de la Commission Aménagement du territoire, coopération interrégionale, contrats ruraux
- VU** le rapport CR n° présenté par Monsieur le Président du Conseil régional d'Île-de-France

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Émet un avis défavorable sur le projet de transport du Grand Paris, tel qu'il est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage proposé au débat public.

Article 2 :

Constate que les débats publics en cours confirment l'intérêt et la pertinence du projet de rocade Arc Express, ainsi que du Plan de Mobilisation pour les transports initié par la Région Île-de-France.

Article 3 :

Reconnaît la nécessité d'une action urgente en faveur de la modernisation des RER, prolongeant les efforts engagées dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, et l'intérêt de lancer sans attendre les études relatives aux travaux de doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord ainsi que la réalisation de deux voies supplémentaires entre Juvisy et Paris.

Article 4 :

Constate qu'une complémentarité est possible entre d'une part Arc Express et le Plan de Mobilisation pour les transports et d'autre part le projet de transport du Grand Paris, sur les points suivants :

- la desserte de l'est francilien,
- l'amélioration de la desserte des aéroports,
- la desserte régionale à grande vitesse.

Article 5

Demande à l'État

- qu'il maintienne sa participation budgétaire au financement des transports franciliens
- qu'il affecte les ressources nouvelles nécessaires au financement du plan de mobilisation, conformément aux propositions formulées dans le rapport du député-maire Gilles Carrez
- qu'il affecte au STIF et aux collectivités locales qui le financent les moyens nécessaires à la couverture des charges d'exploitation et de maintenance des projets nouveaux, notamment par la modernisation du versement transport conformément aux propositions formulées dans le rapport du député-maire Gilles Carrez
- demande qu'il mobilise la part de la dotation de la Société du Grand Paris dont celle-ci n'a pas l'utilité avant 2014 au financement d'un vaste plan de modernisation des RER, conformément aux dispositions visées à l'article 3

Article 6 :

Souhaite que des mesures législatives soient rapidement prises,

- d'une part, pour approuver le projet de SDRIF révisé adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 ;
- et, d'autre part, pour permettre au STIF d'assurer pleinement son rôle de maître d'ouvrage des projets de transports en Île-de-France.

Article 7 :

Mandate le Président du Conseil Régional d'Île-de-France pour transmettre le présent avis au Président de la Commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris.

JEAN-PAUL HUCHON