



Conseil régional

COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
LE PRESIDENT

**COMPTE-RENDU
de la réunion conjointe
des commissions aménagement du territoire/transports et mobilité
du Jeudi 21 octobre 2010
sous la présidence de M. FRANCOIS LABROILLE et de M. FRANCOIS KALFON**

Etaient présents :

MM AMEDRO, BOURNAZEL, COQUEREL, DUBERTRAND, GABRIEL, GAUDUCHEAU,
GUILLEMET, LABROILLE, MALLET, VALLETOUX

Mmes DESCAMPS-CROSNIER, DESCHIENS, EUDE, FREY, KUSTER, MONOD, PICARD,
REVAULT d'ALONNES, SHAN, VITRAC-POUZOULET, VON EUW

Participaient également à la réunion :

M. MEYERE, Responsable du Département Mobilité et des transports - IAU IdF

M. LACOSTE, Directeur Général Adjoint en charge de la Stratégie et du Développement - IAU IdF

M. PALISSE, Responsable de l'Aménagement et de l'Urbanisme Territorial - IAU IdF

M. GAILLOT, Directeur général adjoint de l'Unité de l'aménagement durable

M. LABROILLE précise que la séance commence avec des conditions un peu particulières liées aux perturbations du trafic. Pour cette raison, M. le vice-président Alain AMEDRO et M. Jean-Claude GAILLOT rejoindront la réunion tardivement. Cette réunion est à l'initiative de la commission de transports et d'aménagement du territoire selon l'idée des premiers débats publics – les questions de transport et d'aménagement sont étroitement liées – sans exclure, évidemment, d'autres dimensions (environnementale, économique...). Ainsi, croiser l'expérience des deux commissions s'avère fort utile, de même que travailler avec l'IAU d'un côté et avec le comité de l'aménagement durable de l'autre, d'autant que les divers membres sont tous présents dans le processus d'élaboration des documents sur Arc Express et le débat sur le Grand Paris.

Un tel projet, outre son aspect pédagogique, porte de réelles possibilités de confrontations grâce aux sensibilités diverses qui traversent l'assemblée : lors de cette séance, le temps des débats interviendra après celui des exposés. M. LABROILLE précise que l'enjeu n'est autre que le débat lui-même.

M. KALFON remercie M. LABROILLE particulièrement à l'initiative de cette séance commune – qui doit constituer le point de départ d'un travail sur le long terme.

Il observe que lors des débats concernant la métropole ou le Grand Paris, si les enjeux de l'aménagement du territoire sont croisés avec les enjeux de transport, ces derniers s'avèrent néanmoins quelque peu écrasants lors des présentations. Il rappelle que, au-delà de ces enjeux, les populations revendiquent une meilleure desserte de la grande couronne. Il existe, bien entendu, une ville-centre, qui est le cœur de l'agglomération, structurée maintenant avec Paris métropole, une conurbation, mais il estime que les archipels ne sont pas suffisamment théorisés lors de ces présentations – même si le STIF répond qu'il s'agit là d'une conséquence du SDRIF, c'est-à-dire d'une certaine conception de l'aménagement de la région capitale.

Aussi, M. KALFON souhaiterait que le mouvement s'effectue non pas de manière unilatérale, du haut vers le bas, mais également du bas vers le haut. Car les populations qui vivent dans la grande couronne disposent aussi de bassins d'emplois porteurs – et si ceux-ci ne sont pas conformes aux schémas des aménageurs, des élus, que faire ? Au nom du bien-vivre ensemble, doivent-ils être simplement rayés de la carte ou bien est-ce que le schéma d'aménagement doit être croisé avec la perception des habitants ? Il s'agit donc bien de mêler une approche théorique du cadre urbain au cadre réel ressenti par les populations. De son avis personnel, le SDRIF de la Région n'est pas tout à fait en ligne avec un certain nombre d'évolutions constatées. Cette réunion est ainsi porteuse de sens car elle permettra de croiser ces deux enjeux.

M. LABROILLE propose de commencer le déroulé des exposés.

M. PALISSE présente le travail effectué par l'IAU pour le STIF, et ce à la demande de la Région. Il rappelle que ce travail a été engagé dans la continuité de la démarche Arc Express et de ses conséquences dans la réflexion sur le Grand Paris, ce qui permettra en outre de clarifier le débat déjà entamé.

Puis, M. LACOSTE élargira la focale sur le Grand Paris, dans la mesure où la réflexion sur Arc Express ne répond qu'à une partie des problèmes.

La présentation s'appuiera donc sur les questions suivantes : en quoi Arc Express est-il une pièce maîtresse du projet SDRIF ? Comment les enjeux – arcs Nord et Sud – de ce projet ont-ils été traités dans la démarche de l'IAU ? Quelles comparaisons sont-elles possibles entre l'Arc Express et le Grand Paris ?

La perspective d'une croissance économique et démographique relativement modérée (comme pour la plupart des grandes villes européennes) et l'idée que l'attractivité de la métropole se fondent avant tout sur la qualité de l'offre urbaine (cohésion sociale, maîtrise de son écosystème) sont des éléments capitaux qui ont sous-tendu la vision métropolitaine du SDRIF. L'objectif est d'aller vers une gestion durable de la métropole compacte, intégrée et poreuse, ce qui implique un travail préalable sur la métamorphose progressive du tissu urbain. Il s'agit de viser plutôt à un épanouissement de ce tissu qu'à une extension continue de la tache urbaine. Cela concerne d'ailleurs l'ensemble du territoire : il

ne faudrait pas en effet opposer le cœur de l'agglomération à la grande couronne, élément constitutif de cette dynamique.

La transformation de l'organisation urbaine de la métropole semble nécessaire pour une adaptation au contexte économique, social et environnemental, qui a fondamentalement changé, notamment depuis le début du 20^e siècle. Les enjeux sont différents à la planification du développement urbain de l'après-guerre. En ce sens, il s'agit d'aller vers une ville plus maillée, plus mixte, qui associe à la fois la proximité et l'accessibilité généralisée, vers une ville plus hybride, qui n'ait pas d'hyperdensité mais qui ne comprenne pas non plus une dispersion urbaine.

Ceci a conduit à deux axes stratégiques : la valorisation de tous les espaces et potentiels de la ville au travers du décroissement et de l'intensification urbaine d'une part ; à la modernisation de l'armature urbaine, à une approche non plus dans un polycentrisme hiérarchisé (du pôle principal aux pôles secondaires), qui est celle de l'après-guerre, mais plutôt dans une organisation maillée, comparable à la transformation observable dans les systèmes d'information aujourd'hui (système du réseau) d'autre part.

Arc Express constitue donc un outil crucial de cette stratégie et naît de la volonté d'organiser les bassins qui se situent aux alentours du pôle. Le réseau de transport a été conçu et repris dans le plan de mobilisation dans cette visée. La carte « Stratégie et mobilité » et la carte thématique correspondante, présentes dans le Powerpoint de l'exposé, montrent à cet égard qu'Arc Express a pour volonté d'élargir tout le maillage de ce secteur intermédiaire.

Le projet de développement des transports va donc impacter l'ensemble du développement urbain : comment ajuster ce projet pour optimiser ses conséquences à la fois sur la population et sur les lieux d'emplois, et donc sur l'évolution future de la métropole ? Le travail a été conduit sur un périmètre d'étude indiqué en orange sur la carte « Le périmètre d'étude », dans un contexte d'espaces totalement urbanisés, comme le montre la carte d'occupation des sols de cette proche couronne (la quasi totalité du département des Hauts-de-Seine, une partie de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne).

La densité humaine, à l'échelle de l'agglomération, est plutôt moyenne. La densité parisienne est ainsi très forte, comprenant quelques débordements en proche couronne (vers le Val d'Oise, Boulogne, Vincennes) tandis que les densités sont plus faibles dans la partie externe. Ainsi, nous observons 300 habitants par hectare dans les zones urbaines de la partie parisienne, et entre 60 et 90 habitants par hectare dans la partie extérieure.

Ce secteur est très inégalement desservi : la carte correspondante (« Un secteur inégalement desservi ») indique, en orange clair, les lieux desservis accessibles à pied, en jaune clair les stations accessibles sur une seule ligne, qui permettent en général un rabattement vers le cœur de Paris, et en orange une interconnexion entre deux directions : de la banlieue vers la banlieue et une direction plus radiale. Il existe donc globalement des déséquilibres sur l'ensemble de ce secteur, qui peuvent se résumer comme suit : Paris et son accessibilité assez généralisée, une situation assez favorable dans la partie plutôt au Nord, et moins favorable dans les zones au Sud et à l'Est. Nous observons également des poches de vide.

Par ailleurs, il existe un réseau très important de pôles et de centralités urbaines : un polycentrisme complexe, c'est-à-dire systémique, des multiplicités de pôles. L'ensemble est couvert et voit des croisements de zones d'influences dans chacun de ces pôles. Il est extrêmement difficile sur ce point de définir précisément les bassins, le pôle, sa zone d'influence... de circonscrire des limites claires.

Ces secteurs voient une forte croissance de la population (sur la carte « Une population en croissance », les secteurs en rouge indiquent le taux de croissance supérieur à 2 % et en bleu les baisses de population – recensement 2009-2006). Le Nord-Ouest, en bordure de Paris, connaît ainsi une forte croissance de population. Ces secteurs comprennent en outre de nombreux quartiers en difficulté (zones urbaines sensibles en orange sur la carte « De nombreux quartiers en difficulté » : une concentration notamment au Nord, mais aussi au Sud et à l'Ouest).

Mme MONOD demande des précisions sur la légende de cette carte.

M. PALISSE répond que les périmètres en orange déterminent les zones sensibles et les carrés violets indiquent les sites ANRU. Il explique également que les cartes suivantes seront plus précises sur la superposition de ces zones.

Un déséquilibre croissant de la localisation de l'emploi se produit actuellement, plus concentré encore que le déséquilibre de la localisation des populations, surtout dans le Nord-Ouest et un peu moins vers le Sud (Orly-Rungis), avec cette réserve néanmoins : les périodes sont très variables. Les grands projets de localisation de bureaux (indiqués en bleu sur la carte « Une forte dynamique de construction de bureaux ») de 1985 à 2009 comprennent des bureaux neufs mais aussi des restructurations. Les programmes de bureaux livrés ou livrables de 2010 à 2014 sont indiqués en vert. Nous observons que cela ne change pas fondamentalement la géographie de la métropole.

Les lieux de projets d'aménagement urbain sont un autre élément d'information très important : la carte correspondante (« De nombreux projets d'aménagement urbain ») est d'ailleurs visible sur le site internet de l'IAU et recense tous les projets. Les projets indiqués en rouge sont à vocation mixte (à la fois logement et emploi), l'habitat en orange, les bureaux en bleu...

Les projets se concentrent donc vers le Sud et surtout vers le Nord (secteur de La Défense, La Plaine, axe de la RN3 – canal de l'Ourcq...). Un travail très fin a été mené sur le terrain par les services de l'IAU, et ce en consultation avec l'ensemble des communes. Il faut savoir que près de 50 % de la construction de logements se déroule en diffus, dans le cadre de petites opérations, aussi ce travail permet de bien repérer l'ensemble des mutations et notamment les secteurs identifiés comme potentiellement mutables (ce qui ne signifie pas que les élus l'autorisent aujourd'hui, mais le potentiel est réel). Ces secteurs sont représentés en vert dans la carte « Et des potentiels importants de valorisation urbaine. » Les projets y sont indiqués en rouge et les secteurs repérés comme fortement mutables (anciens secteurs industriels...) en jaune.

Ces secteurs repérés ont ensuite été confrontés à des scénarios d'évolution de population et d'emploi, sur 2020-2030. En effet, les projets pour 2015 sont déjà connus : ces hypothèses sont donc plus lointaines. En accord avec le comité technique qui a travaillé sur ces hypothèses – comité auquel a participé l'Etat –, un certain nombre de scénarios de référence ont été choisis.

L'un des scénarios se cale sur le SDRIF et permet un rééquilibrage est-ouest. L'autre scénario est plus tendanciel sur la répartition mais moins sur les nombres (sachant que ce scénario est optimiste en termes d'augmentation de logements). Cela permet d'estimer, dans les modèles, les mouvements de déplacements d'emplois et de population. Ce scénario précis a donc constitué pour le STIF un outil d'élaboration de prévision de trafic (cf. la carte « Une prévision de trafic à 2020 »). Cela montre également, par exemple, qu'Arc Express attirera davantage de flux dans le secteur Sud – Sud-Ouest.

La deuxième phase de travail a consisté en l'analyse de chacun des arcs retenus, soient les enjeux des arcs Nord et Sud. La carte « Le réseau de transport existant et les projets engagés » montre à cet égard le périmètre de ce travail – périmètre qui s'avère relativement resserré. Les projets engagés laissent encore un certain nombre d'enclaves, de secteurs non desservis. Quant aux espaces d'habitat dense, ils indiquent une forte densité sur certains sites (sites anciens de l'entre-deux-guerres mais aussi cités de l'après-guerre).

Le travail a également pris en compte les quartiers de la politique de la Ville et les grandes zones d'emplois (anciens sites industriels, grands pôles de bureaux...), ainsi que tous les lieux de centralité. Le secteur est constellé de centres, souvent historiques, centres communaux mais aussi secondaires, qui se sont constitués autour des gares existantes. En termes de centralité, les centres commerciaux sont relativement peu présents dans le secteur car, comme il est très urbanisé, les grands centres commerciaux se situent davantage à l'extérieur.

M. KALFON demande à préciser l'axe étudié : pourquoi Nord-Sud et non pas Ouest-Est ?

M. PALISSE répond que le travail a, en effet, consisté à affiner l'étude sur les arcs Nord et Sud, mais qu'un travail en cours porte, lui, sur les axes Est et Ouest.

Mme MONOD suppose que le travail a été mené sur une période d'environ 18 mois ?

M. PALISSE confirme et précise que le travail a permis de constituer les documents, à partir de données à jour, ce qui permet d'alimenter le débat.

M. GAILLOT indique que le travail a commencé à la fin de l'année 2008 et confirme que ce travail a été très fin.

M. PALISSE souligne qu'en effet, il ne s'agit pas ici de grands tracés mais bien d'une cartographie plus complète, effectuée à partir d'une connaissance fine du terrain, et que les communes concernées ont toutes été visitées.

Les grands pôles régionaux existants ou en projet ont également été identifiés : projets pour La Défense, secteur de Saint-Ouen, de la Plaine, autour du canal de l'Ourcq, vers Noisy, etc.

A partir de tous ces éléments, les projets de tracés ont été observés et ont mené aux questions suivantes : comment les différentes variantes permettent-elles de relier les différents secteurs ? Les projets de tracés ont été repérés en fonction de leur valeur : quel tracé est-il le plus intéressant ? Doit-on attacher plus de valeur aux villes nouvelles ou au désenclavement des populations existantes, à la desserte des emplois ou au désenclavement des cités ? (Sachant que le terme de valeur est lui-même variable). M. PALISSE note qu'il est possible d'avoir des éléments de jugement objectifs, par rapport à des décisions de tracés, qui permettent d'avoir des débats sur des bases partagées.

L'exemple du prolongement de la charte ligne 11 montre bien le type de démarche engagée. Il fait référence au travail mené avec l'association des communes du prolongement de la ligne 11 et permet d'anticiper sur les conséquences urbaines, sur la valorisation des potentiels. Cette démarche a ainsi permis de s'accorder avec les collectivités, la Région, le Département, le STIF, etc. Il désigne les objectifs particuliers sur lesquels il est possible de s'appuyer, afin de développer davantage d'habitats et un cadre de vie de meilleure qualité. Aujourd'hui, la démarche réfléchit les actions concrètes et envisageables qui peuvent accompagner le lancement de la procédure : quelles mutabilités possibles sur tel ou tel espace ? Si le PLU est modifié, comment peut-on intensifier intelligemment ?

La dernière partie de l'exposé de M. PALISSE interroge les rapports entre l'Arc Express et le projet du Grand Paris. La première impression peut être que le projet du Grand Paris est en réalité un Arc Express « King Size ». Le projet du Grand Paris apparaît sans doute comme séduisant car très simple dans sa présentation et son postulat : le pari d'aménagement sur l'existence de 8 grands pôles économiques desservis par un transport rapide, et une croissance à effet vertueux.

Ces deux projets révèlent bien deux visions différentes du futur de la métropole : Arc Express, dans la ligne du SDRIF, privilégie une métropole durable (dans l'esprit de nombreuses grandes villes européennes), et ce dans la perspective d'une croissance relativement moyenne. A l'inverse, le Grand Paris comprend une certaine ambition de forte croissance (en termes de taux, le souhait est de s'approcher d'une croissance de l'après-guerre). Arc Express propose une stratégie de métamorphose qualitative (valoriser, partir de l'existant pour opérer les mutations) tandis que le Grand Paris induit une stratégie d'expansion quantitative (grands projets de productions urbaines nouvelles).

Arc Express prend en compte la ville maillée, poreuse, mixte, dans toutes ses dimensions et le Grand Paris privilégie plutôt les lieux de polarisation, dans une certaine hiérarchisation des pôles très puissants. Dans le cas d'Arc Express, la ville est généralement assez intense, car la volonté est de donner plus de présence et d'activités à la ville, mais sans atteindre pour autant une hyperdensité.

Dans le cadre du Grand Paris, la ville est extensive, connaît une hyperdensité et donc un risque d'étalement urbain. Arc Express propose une desserte fine, généralisée et ajustée, tandis que le Grand Paris présente un réseau inter-pôles efficace et homogène, mais qui ne résout pas les problèmes de l'ensemble du territoire. Dans le premier cas, la priorité est à l'accessibilité pour tous et dans le second, la priorité est plutôt à une accessibilité internationale, plus sélective. M. PALISSE conclut en laissant la parole à M. LACOSTE.

M. LABROILLE indique qu'après l'intervention de M. LACOSTE, il y aura un temps réservé pour le débat et propose à M. GAILLOT de présenter son intervention après les premières questions.

M. LACOSTE revient sur la dernière diapositive de l'exposé de M. PALISSE, qui présente les différences entre Arc Express et le Grand Paris. Il indique que le fonds documentaire sera disponible très bientôt et permettra d'observer de façon plus approfondie les bases du travail effectué.

Son analyse portera sur les options retenues dans le projet du Grand Paris : il indique que la confrontation des chiffres amènera sans doute des pistes pour le débat. Cette intervention comprendra d'abord un rappel des repères (les dynamiques...) puis une étude des équilibres métropolitains et de leurs possibles évolutions significatives, une interrogation sur la notion de pôle (ici au nombre de 8, et qui renvoient à des réalités extrêmement différentes), et enfin quelques pistes de questions.

Les dynamiques ont été rappelées par M. PALISSE. Les croissances volontaristes sont chiffrées comme suit : 1 M d'emplois et 1,5 M d'habitants supplémentaires en 20 ans. Pour exemple, concernant la perspective de croissance d'emplois avec les rapprochements d'actifs et d'emplois dans les bassins de retraite, les scénarios retenus pour la France entière chiffrent la croissance entre 700 000 et 1,4 M d'emplois supplémentaires. Cela permet de renvoyer cette perspective de croissance en Ile-de-France à des repères nationaux.

Nous observons également un choix de pôles économiques qui ont une traduction géographique particulière. La carte, extraite de la page 38 du dossier, indique les territoires supposés recevoir ces mutations. 8 pôles seront donc rattachés au réseau de transports ; quelles conséquences sur les homogénéités et les équilibres de la métropole, sur la mobilité de la métropole ? La mobilité, sur un schéma d'organisation de cette nature, prend des formes multiples, au-delà du réseau de transports proprement dit.

M. LACOSTE rappelle, à propos des dynamiques de population que deux images se dégagent pour l'évolution démographique en Ile-de-France : celle de 1975/1990 et de 1990-2007. Sur la carte correspondante (« Rappel sur les dynamiques de population »), les pastilles rouges représentent les territoires qui ont gagné de la population et les pastilles vertes, ceux qui en ont perdu. Les pôles périphériques émergent donc fortement, et ils ont été dotés en équipements. Aujourd'hui, la proche couronne gagne le principal de la dynamique démographique de la population et Paris gagne également de la population par endroits, même si ce n'est pas le cas pour tous ses arrondissements (habitat marqué par l'insalubrité, vieillissement de la population...). Les villes nouvelles continuent également à connaître une dynamique de croissance.

La construction constitue, en quelque sorte, le pendant de cette évolution des habitants : la carte « Rappel sur les dynamiques : la construction » montre quelles sont, en moyenne, les communes les plus actives en terme de construction lors de ces 20 dernières années. Derrière ces constructions, il y a évidemment les acteurs (investisseurs, promoteurs immobiliers, grands bailleurs sociaux...). Actuellement, la tendance est de penser qu'un « Big Bang » se produit en Ile-de-France avec une extension massive, or si cette extension existe bel et bien, les masses se concentreraient en bordure de Paris.

La carte « Rappel sur les dynamiques : l'emploi et l'immobilier bureau » illustre les créations, les rénovations récentes et les projets en cours. Aujourd'hui, les entreprises ne sont plus propriétaires de leurs bureaux et les investisseurs vont vers les sites où ils ont l'assurance d'avoir un marché locatif durable (La Défense, Issy-Les-Moulineaux, Boulogne, Roissy...), et ce de façon grégaire : les choix des investisseurs ont donc un caractère hyper-central, en fonction du court terme.

Mme MONOD demande, par rapport à la carte « Rappel sur les dynamiques : l'emploi et l'immobilier bureau », pourquoi il a été choisi de différencier des tracés rouge des tracés bleus. A quels éléments renvoient-ils ?

M. LACOSTE indique que le bleu illustre le contournement, et le rouge, la forme de la double boucle.

La carte « Le projet du Grand Paris » comprend la structure urbaine, le tracé du métro automatique et les extensions urbaines. Elle révèle ainsi la densité humaine, autrement dit les populations + emplois. A partir de ces localisations, des modèles de trafics peuvent être définis. La densité humaine est aussi représentative, évidemment, des densités d'activités et de résidences. Le tracé du Grand Huit et des

pôles est superposé à cette carte. Quel peut être donc l'impact de ces pôles sur la structuration future de la métropole ?

Le projet du Grand Paris et les équilibres métropolitains constitue un aspect de l'exposé qui sort de la cartographie pour aller davantage vers les statistiques. Ainsi, aujourd'hui, la population des pôles représentent 1/3 de la population francilienne. Hors pôle, il y a donc 65% de la population. Or, dans ces pôles, le taux d'emploi aujourd'hui est supérieur au taux d'emploi de l'ensemble du territoire francilien : 1,04 contre 0,94. Dans une vision plus prospective, et en tenant compte des objectifs du Grand Paris, l'évolution est de 1,21, tandis qu'elle sera de 0,91 pour le reste de la métropole. Les équilibres vont donc se distendre. La croissance se chiffrera à 1 M d'emplois et 93% de cette croissance sera localisée dans 8 pôles – et plus précisément, 60% de cette croissance sera concentrée dans 4 d'entre eux. 65% du territoire restant localisera donc 7% de la croissance.

Il est intéressant de regarder plus spécifiquement l'évolution des emplois à La Défense, au Plateau de Saclay, à la Plaine-Saint-Denis, à Roissy... car actuellement, on observe des disparités entre les taux d'activités des pôles eux-mêmes. En 2007, le taux d'activité à La Défense est déjà à 1,6 emploi par actif. Le taux de Roissy-Villepinte est de 1,85 – il sera de 2,77. Le taux d'emploi de la Seine-Saint-Denis se distingue des autres pôles avec un taux en non-progression de 0,76, et ce parce que les habitants actifs seront plus nombreux que les emplois proposés.

La notion de pôle renvoie aujourd'hui à des images assez contrastées. La superficie varie ainsi de 30 à 250 km², la population de 180 000 à 1,2 M d'habitants, les emplois de 50 à 500 000 et les densités de 28 à 165 habitants + emplois par hectare.

Les pôles d'activités sont donc très différents les uns des autres. Ainsi, Est parisien – Cité Descartes connaîtra une croissance de 70 000 emplois sur 85 km², la Plaine Saint-Denis 150 000 emplois sur 60 km² ; La Défense 160 000 emplois sur 54 km² et Saclay 130 000 emplois sur 200 km².

M. LABROILLE demande si ces hypothèses sont associées au projet du Grand Paris.

M. LACOSTE répond que ces éléments sont tirés du dossier (page 38), et que les données ont été chiffrées de cette manière.

Mme MONOD aimerait savoir si le nombre d'emplois annoncé correspond bien à une projection.

M. LACOSTE confirme ce point.

M. LABROILLE indique qu'il s'agit des hypothèses de croissance retenues sur les 1 M d'emplois supplémentaires en prévisionnel.

M. LACOSTE précise que ce prévisionnel est ajusté sur les 20 années à venir.

Il revient sur la réalité disparate que connaissent les pôles : des espaces compris entre 30 et 250 km², des populations de 180 à 1,2 M habitants, des volumes de 50 à 500 000 emplois, des densités qui varient entre 28 et 165 habitants. Cela implique, de son point de vue, des modes urbains et des dynamiques totalement différents.

Quel type d'aménagement, quelle desserte pour des réalités aussi diverses ? A partir des pôles les plus vastes (supérieurs à 200 km²), quelle forme urbaine sera-t-elle proposée ? La croissance de l'emploi sera-t-elle concentrée sur un pôle ? Ou bien cette croissance sera-t-elle répartie sur l'ensemble de la surface et si oui, comment organiser le transport ?

Les 8 pôles captant plus de 90% de la croissance régionale projetée, cela induit deux interrogations : quelles conséquences de cette polarisation sur l'accroissement des déplacements au sens global dans l'ensemble de la métropole ? (distances, modes...) Quelles implications pour le choix de réseaux de rabattement pour que les gares soient elles-mêmes alimentées ? Quelles significations en termes de disparités de ressource entre les collectivités et le financement des équipements ? **M. LACOSTE** souligne à ce titre que, si la taxe professionnelle a disparu, les ressources des collectivités ne sont pas pour autant déconnectées de l'avenir des entreprises. Le fonds de solidarité de la région Ile-de-France est ainsi suspendu. L'accroissement de la polarisation de l'emploi implique donc la question de la mutualisation des richesses.

Un schéma de développement est-il applicable à des territoires aussi différents ? Quelle démarche opérationnelle peut-elle leur donner corps ? Le décollage simultané du développement sur des territoires si vastes et si différents est-il crédible ? Comment contenir la consommation d'espace (aujourd'hui ralentie) de ces extensions ?

Enfin, le lien entre transport et développement pose lui aussi question : comment une ou deux stations d'un métro automatique peuvent-elles irriguer un espace de plusieurs centaines de km² ? Et quels sont les investissements complémentaires pour mailler d'aussi vastes territoires ? Cela interroge tous les moyens moins visibles qu'un métro automatique, mais tout aussi indispensables.

M. LABROILLE remercie vivement M. LACOSTE et M. PALISSE pour la qualité de leurs exposés.

M. KALFON indique qu'à son sens, les deux exposés sont très divergents dans leur énoncé et montrent que les visées des deux projets sont extrêmement différentes. Il estime que les critiques liées au Grand Paris sont fondées et prend particulièrement note de la cartographie de la densité du cœur d'agglomération qui établit un comparatif entre les deux périodes 1975/1990 et 1990-2007. Ainsi, cette cartographie montre bien la densité récente, y compris sur l'immobilier de bureau qui accroît cette tendance spontanée.

Il estime que le Grand Paris n'accompagne pas les tendances démographiques actuelles et ne produit pas d'équilibre ; tandis qu'Arc Express part de la région Ile-de-France et de ses habitants. Néanmoins, le scénario de croissance retenu n'est pas indiqué. En creux, nous imaginons que ce projet accompagnant des polarités spontanées, et maillant de manière plus fine, la croissance sera ainsi au rendez-vous. Mais pourquoi aucune hypothèse de croissance ni de réflexion sur l'attractivité de la métropole n'apparaissent ? (point quasiment « écrasant » dans le projet du Grand Huit, selon lui). Avons-nous une vision du taux de croissance, de la création d'emplois à atteindre ? Le scénario de M. Delouvrier existait déjà – et induisait de l'aménagement seulement, comme dans le projet du Grand Huit, avec transports structurants –, et si Arc Express propose véritablement une gestion durable de la métropole, le volant économique fait défaut.

Selon la conclusion qui vient d'être présentée, il suffit d'accompagner cette densité extrêmement fine, mais que fait-on des archipels – ou des pôles ? M. KALFON estime que la vision du Grand Paris n'est certainement pas réaliste en termes de croissance, mais à l'inverse, l'autre schéma, celui de la Région, n'est pas vraiment identifiable. La collectivité locale n'est pas seulement induite dans des cartographies spontanées mais aussi par l'ensemble des départements, un territoire... Aussi, que faire pour l'ensemble du territoire – même si une certaine cohérence a été trouvée pour les zones denses ? La réponse du STIF est de proposer un réseau de bus, et M. KALFON pense que cette réponse est trop juste pour une vision d'aménagement globale. Cette question complémentaire est liée à l'exemple de Roissy : il n'est pas honteux de créer un pôle *ex nihilo* surtout s'il propose une croissance d'emplois.

Il note que ces questions appellent peut-être une troisième réunion (après le thème des transports et de l'aménagement), qui permettrait de croiser les enjeux économiques. Si les développements d'emplois et de populations ont bien été croisés, il faut peut-être pousser la réflexion plus avant. A son sens, avoir des polarités est justifié même s'il faut viser à un rééquilibrage –même si Roissy n'en proposera pas moins de nombreux emplois.

Mme VON EUW s'accorde avec l'intervention de M. KALFON : deux logiques très différentes apparaissent. D'une part, Arc Express signifie un accompagnement, un réseau en réponse à des structures existantes, et la superposition des cartes est claire en ce sens. D'autre part, le Grand Paris pose la question suivante : est-ce que la répartition de l'activité de l'habitat et des flux de transport d'aujourd'hui correspondent à un bon fonctionnement, à un épanouissement de la Région ? Le parti-pris serait de ne pas y répondre franchement. Ce projet parie sur un développement alternatif et la volonté de faire évoluer ces flux, l'organisation telle qu'elle se présente actuellement, et non pas simplement d'accompagner l'existant.

Sans tout concentrer sur le volet économique, il semble évident que cette question y est liée. Les problèmes d'aménagement du territoire – au vu des souhaits de la population – se posent en termes de rapprochement des emplois. Ces deux notions sont donc quasiment consubstantielles.

M. AMEDRO rappelle qu'Arc Express est issu de la réflexion sur le SDRIF et comme cela est visible sur les cartes, il s'agit de répondre aux besoins d'aujourd'hui en termes de logements, mais aussi d'aspects commerciaux, économiques... Les grands pôles autour du périphérique sont largement desservis par Arc Express, qui place l'accessibilité, le rapprochement entre l'emploi et le logement, au cœur de ses priorités. Ainsi, le développement des constructions à La Défense serait multifonctionnel (avec logements), ce qui réduirait le temps de transports et s'inscrit en contrepied de la logique selon laquelle les emplois sont toujours situés à l'Ouest (avec le coût du prolongement du RER...).

Arc Express recherche ainsi une autre forme d'attractivité. Les Franciliens doivent bien vivre en Ile-de-France, y compris pour attirer d'autres personnes par exemple. La vision économique pure est à la base du Grand Paris ; la vision bien-être des habitants, accès à l'emploi et aux zones de loisir... est au fondement d'Arc Express, et cette vision est liée au plan de mobilisation de transports, au maillage du territoire. Dans le débat à propos du Grand Paris, le rabattement en dehors du Grand Huit n'est pas apparu – ou vient d'apparaître, d'autant que ce projet du Grand Paris n'a pas la responsabilité financière de proposer des solutions de rabattement. Tandis que la Région et le STIF ont dû proposer des éléments financés et un plan de mobilisation aux alentours de 20 milliards d'euros.

M. AMEDRO conclut par un dernier chiffre : l'aspect social est également très présent dans le débat. Or, cet aspect social est masqué dans le débat du Grand Huit par la desserte de Clichy-Montfermeil, mais est-ce que cette desserte répond vraiment aux besoins de la population ? Est-ce qu'il est possible d'aller de Clichy-Montfermeil à Roissy ? Il répond par la négative, car la desserte va vers le Bourget pour aller vers Roissy, et le problème des habitants d'aujourd'hui n'est donc pas résolu. Est-ce que, grâce au Grand Paris, les populations peuvent aller directement à Paris ? Non plus. En revanche, 80% des quartiers en grande difficulté se situent à moins de 400 mètres d'Arc Express. Ainsi, la question d'accessibilité de ces quartiers a été masquée dans le cadre du Grand Paris par Clichy au détriment de l'ensemble, tandis qu'Arc Express permet d'y répondre.

M. LABROILLE pense que la place dans le débat du développement économique n'est pas encore trouvée, même si les visions, les différents moteurs s'affrontent dans les exposés (l'ouverture au monde, la manière de penser la compétition, les ressorts de l'efficacité aujourd'hui, la valorisation des potentiels humains, l'effet cluster...).

Le débat porte aussi sur la territorialisation des pôles, qui part d'une photographie de l'existant : la créativité et l'effervescence sur certains territoires est bien réelle ou, pour d'autres secteurs, part d'un simple pari, d'une construction intellectuelle. Ainsi, le tracé et les pôles sont dans l'autojustification de l'un et de l'autre et si les cas de croissance attendus ne se produisent pas, il estime que tout peut s'effondrer. Selon lui, il est difficile de croire entièrement au mythe de la polarisation qui s'effectue à partir d'effets d'innovations qui porteraient les taux de croissance annoncés. De plus, si cette hypothèse était validée, le bouclage financier ne serait même pas entièrement certain.

Une confrontation forte se produit donc entre la vision de l'aménagement et les conceptions économiques, mais M. LABROILLE indique que cette confrontation ne signifie pas pour autant une opposition des tracés (c'est-à-dire que les tracés ne portent pas en eux-mêmes une conception de l'aménagement) : les cartes montrent bien qu'il peut y avoir une opposition, une superposition ou une addition des tracés. Ainsi, M. LABROILLE se tourne vers M. GAILLOT pour ce qui concerne la réflexion sur l'Est, quelle complémentarité du projet avec les réflexions d'ores et déjà menées ?

M. LABROILLE revient également sur le point développé par M. PALISSE, à propos des aménagements que permettent Arc Express. Que se passe-t-il au niveau des contrats de développement territoriaux – qui seraient flous sur les périmètres, les partenariats, les financements ? Les collectivités locales vont entrer dans le processus société du Grand Paris, réunions du SDRIF, avec peut-être le risque de perdre une vision d'ensemble ?

Mme FREY souligne que le terme d'accompagnement rattaché au projet Arc Express apparaît comme passif et ne rend pas compte de la dimension dynamique de la démarche : répondre à des besoins existants et rattraper un retard notamment au niveau de la desserte de transports, mais aussi amplifier un cercle vertueux qui commence déjà à exister. Il ne faudrait pas se limiter à parler seulement d'accompagnement.

Elle regrette que, dans le débat, seul Arc Express soit présenté : or, Arc Express est l'ensemble d'un plan de mobilisation, cela défavorise donc ce projet au regard du Grand Paris parce qu'il manque une partie de son contexte. Mettre en avant les autres aspects de ce projet permettrait de mieux valoriser ses autres éléments.

Enfin, il semble que le SDRIF ne rejette pas le principe des pôles, mais la question serait plutôt : quel type de pôles ? Arc Express propose ainsi une vision réaliste qui s'appuie sur des dynamiques existantes.

Mme MONOD tient à féliciter l'équipe de l'IAU pour avoir réussi à produire les documents très rapidement et très efficacement. Selon elle, le débat peut néanmoins être qualifié de débats de dupes : si Arc Express est un projet d'accompagnement et si le Grand Huit est un projet visionnaire, comment peut-on imaginer que le Grand Huit soit réalisé si Arc Express n'existe pas ? Arc Express ne peut être réalisé si la première couronne n'est pas desservie. Une priorité doit être définie. Selon elle, si Arc Express n'est pas mis en œuvre et que le Grand Paris est tout de même réalisé, cela aboutirait assez rapidement à un collapse total. Il serait ainsi illusoire de vouloir vendre un projet de transport à l'échelle du Grand Huit si l'intérieur même de l'agglomération dense n'est pas desservi.

Il serait, en effet, intéressant d'avoir une prochaine rencontre sur le thème du développement économique, mais Mme MONOD est convaincue du potentiel de valorisation d'Arc Express. Que se passerait-il donc, en termes de développement économique, si la première couronne n'était pas desservie ?

Il est impossible, compte tenu du schéma de développement historique de l'Ile-de-France, de ne pas tenir compte de cette étape que constitue Arc Express. Dans les années 60, il a été souhaité, avec le plan Delouvrier, de forcer le développement, ce qui a certes fonctionné, mais durant une décennie ou deux. La même évolution est-elle souhaitable ?

La conduite du débat sur Arc Express est extrêmement riche et présente une diversification des tracés. Mais Mme MONOD regrette que la confrontation Arc Express – Grand Huit obère, dans la commission particulière du débat public, le fait qu'il existe une véritable concertation auprès des habitants et des acteurs économiques des territoires concernés. Il faudrait revenir sur les questions essentielles d'Arc Express, c'est-à-dire les trois hypothèses de tracés.

M. LABROILLE donne la parole à Mme REVAULT D'ALLONNES et indique qu'un autre temps pour les débats sera prévu suite à l'intervention de M. GAILLOT.

Mme REVAULT D'ALLONNES pense qu'il est dommage que, dans le cadre de la loi Grand Paris – qui fort heureusement introduit l'obligation de la concertation publique –, les débats sur la mobilisation des transports d'une part et sur le projet du Grand Huit d'autre part ne soient pas différenciés. Le débat semble donc faussé : en termes de vision de déplacements sur le territoire régional, le plan mobilisation de transports doit, en effet, être considéré pour lui-même. La Région et le STIF ont l'obligation de porter le débat Arc Express contre le Grand Paris – même si les débats, heureusement, vont au-delà (lignes de tramway, extensions lignes de métro...). D'une part, elle rappelle également qu'il ne s'agit pas du Grand Paris. D'autre part, la vision d'accompagnement régionale : le SDRIF est lui-même une vision régionale qui résulte de partis-pris engagés dans le cadre de la concertation (enquêtes, débats-publics, rencontres...). Ce SDRIF aura pour souci le volant économique, bien entendu, mais aussi un rééquilibrage du territoire, donc de faire en sorte que tous les territoires franciliens soient desservis par des pôles économiques. Le SDRIF comporte ainsi une vision prospective, des 20 à 30 années à venir, qu'il faut valoriser.

M. LABROILLE donne la parole à M. GAILLOT et précise que des éléments de réponses aux questions qui viennent d'être posées seront donnés à la fin de la séance.

M. GAILLOT commence sa présentation en revenant sur des points évoqués lors des questions. Il rappelle qu'un travail collectif a été mené sur 4 ou 5 ans (page 171 du schéma directeur – les territoires prioritaires) et qu'en effet, les pôles figurent dans le SDRIF. Cette lecture, à la fois circulaire et par faisceaux, a permis d'identifier à l'intérieur de la région Ile-de-France des pôles – dont certains sont, en effet, des utopies puisqu'en cours de constitution, notamment à l'Est.

Les visions sont bien différentes entre le Grand Huit et Arc Express, et il faut les resituer historiquement : Arc Express est l'élément qui vient compléter un réseau, le Grand Huit est la conséquence d'une vision plus classique, plus économique, et d'ailleurs, dans le discours de M. Christian BLANC, la référence à Londres était très claire – avec une croissance de 4,5 pour Londres et une croissance implicite, dans le schéma directeur, qui se situe entre 2 et 2,5.

Chacun des scénarios induit également une cohérence interne qui n'est pas toujours présente. Ainsi, la polarisation du Grand Huit (Roissy, Pleyel, Orly...) implique une dynamique de démographie de population qui n'est pas existante aujourd'hui et qui aurait pour conséquence un véritable problème d'assèchement des secteurs limitrophes. En outre, il pose la question suivante : comment desservir ces pôles ?

Aujourd'hui, il est difficile de mener les décisions comme au temps Delouvrier, l'économie n'est pas la même que lors de la période après-guerre. Il n'est plus possible, par exemple, de placer un tiers des bureaux dans les villes nouvelles. En revanche, définir un pôle par son accessibilité s'est avéré vertueux : sur la Plaine, notamment. A l'inverse, auparavant, le sentiment était que les villes nouvelles deviendraient attractives – parce que l'économie était administrée.

Aussi, pour que le projet du Grand Huit soit réalisable, il faut un réseau de transports qui fonctionne, qui rassure les investisseurs, donc il faut d'abord investir sur l'infrastructure des transports. Et lorsqu'il est envisagé que la charge foncière pour ces transports provienne des bureaux qui vont s'installer, cela n'est en réalité pas possible – et ce en raison du problème de temporalité. Le financement est donc le deuxième des problèmes.

Ensuite, le projet du Grand Huit apparaît comme plus ambitieux dans la rapidité de sa réalisation que Arc Express, mais comme l'a rappelé M. LACOSTE, M. GAILLOT souligne que la superficie d'un pôle va jusqu'à 250 km², soit deux fois celle de Paris. Combien de lignes de métro à Paris et combien sont-elles prévues pour ces pôles ? Il faut pouvoir joindre les points d'entrées et de sorties du réseau très rapidement – ce qui constituera un frein sans doute à l'attractivité, à la valorisation des potentiels de ces secteurs.

En juin 2009, le tracé de M. BLANC ne prévoyait pas globalement l'arc Sud, d'Anthony à La Défense – ce tracé est venu ensuite, sans doute parce que M. DEVEDJIAN, ministre de la Relance, a jugé impossible de ne pas desservir ce secteur au cœur de l'agglomération – et il avait tout à fait raison. Or, à présent, ce secteur est celui qui charge le plus actuellement. Ce Grand Huit est donc, en quelque sorte, bancal : deux boucles à l'Ouest, une seule à l'Est...

Au début, les inter-stations étaient d'environ 4 km mais à la suite des discussions avec le comité technique, il est apparu qu'une jauge d'1,5 km serait plus raisonnable – les possibles ne sont pas si larges. Très vite, le Grand Huit a convergé en matière d'inter-stations avec Arc Express. Dans les infrastructures de transport, les gares, les inter-stations et la vitesse commerciale (les services offerts) ; la capacité sont des éléments très importants – le tracé ne suffit pas.

Aujourd'hui, Arc Express boucle totalement tandis que le Grand Huit présente deux boucles extérieures : l'une à l'Ouest, l'une à l'Est ainsi qu'une dorsale – à propos de laquelle, d'ailleurs, le STIF s'accorde, même si les interrogations portant sur les trajets vers Orly et Roissy demeurent. Que fait-on des TG express ? (La loi en fait mention). Le système, si l'on exclut la dorsale, est donc le suivant : Arc Express et deux boucles. Arc Express est, en effet, indispensable : c'est la première phase même du Grand Huit, une évidence pour les Franciliens, pour assurer une meilleure qualité de vie et une attractivité forte.

M. GAILLOT précise que sa propre réflexion sur l'attractivité urbaine relève de l'urbanisme, et qu'il interroge la notion même d'attractivité. Qu'est-ce que véritablement le Grand Huit ? Deux attractivités très fortes subsistent à son sens : tout ce qui touche à l'enseignement supérieur, à l'Université, et au réseau TGV. Le STIF a tenté d'interpeller l'Etat sur ce réseau TGV mais l'Etat n'a pas donné de réponses. Ce réseau doit être complémentaire au système aéroportuaire afin d'assurer l'attractivité du territoire et de décharger les flux aéroportuaires sur les courts et moyens trajets. Il faudrait, en ce sens, boucler à l'Ouest ; ainsi la région Ile-de-France serait une véritable entrée de l'Europe occidentale. M. GAILLOT indique que ces réponses sont apportées en tant que compléments aux précédentes interventions et commence la présentation du plan de mobilisation pour les transports.

Ce plan de mobilisation pour les transports est issu de l'ensemble de la concertation pour le schéma directeur, suite à de nombreux échanges – y compris avec les tous les Départements, qui ont porté notamment sur la question suivante: comment articuler « aménagement », « densification de l'existant », « desserte et accessibilité de l'existant », « nouvelles urbanisations » ?

Le projet spatial régional dans sa globalité exprime des préoccupations très fortes par rapport à celui de 1994, et notamment en ce qui concerne le sens des rocade, car l'objectif est d'aller vers une meilleure desserte banlieue – banlieue. Les nouveaux besoins en mobilité se traduisent par une bonne desserte des pôles urbains existants (le banlieue-banlieue) et par la nécessité d'être à l'écoute des nouveaux besoins de déplacements – de moins en moins du domicile vers le travail mais pour d'autres motifs (loisirs, report modal...).

Les finalités de ce projet sont de répondre aux besoins actuels des Franciliens (telle est d'ailleurs la volonté de l'exécutif), développer les réseaux en optimisant les nouveaux projets de transport, consolider les infrastructures qui existent, renouveler le matériel roulant et développer l'accessibilité, mobiliser les financements.

M. GAILLOT souligne que l'infrastructure n'est pas la totalité d'un réseau de transports : il faut de l'organisation, de la gestion des ressources, et une bonne qualité de service – afin que l'attractivité soit optimisée par rapport à la voiture particulière mais aussi pour développer l'accessibilité des TC aux personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit pas, d'ailleurs, forcément des personnes qui connaissent des difficultés motrices (2 à 3% de la population), mais aussi des personnes âgées, des parents avec poussettes, etc. qui représentent près de 30% de la population et qui ne peuvent pas accéder aux transports. Tout le service est dimensionné aux heures de pointes, le reste peut donc être optimisé au cours de la journée.

Le plan régional d'aménagement a pour vocation de préparer l'avenir : lutte contre l'étalement urbain, constitution d'une ville dense, renforcement de l'attractivité, etc. Il tient compte des évolutions des territoires en mutation, des nouvelles pratiques de mobilité et intègre des projets évolutifs, notamment en termes de capacité.

Cette initiative a été prise par la Région en juin 2008 et a sollicité tous les partenaires, tant sur le contenu, les procédures et le financement : le STIF, les Départements, l'Etat (Ministère et DREIF), les Opérateurs (RATP, RFF, SNCF). Le protocole d'intention a été approuvé par la Région en juin 2009 et apporte à l'horizon 2020 des réponses variées et adaptées à la diversité des situations et des territoires, tant en termes de modes que de fréquences.

D'une part, de nombreux projets d'infrastructure déclinent plusieurs modes. Ainsi, deux grands projets sont structurants à l'échelle régionale : Arc Express et le prolongement d'Eole à l'ouest (un super-réseau), de nombreuses lignes de métro prolongées (telles qu'on les retrouve dans le SDRIF), des liaisons tangentielle en tram-train, des lignes de tramway prolongées et de nouvelles lignes créées, des lignes modernes de bus à haut niveau de service, des grands pôles multimodaux. Par rapport à une ligne sèche de métro automatique, ces éléments sont primordiaux : c'est pourquoi des sites de bus à haut niveau de service et les grands pôles multimodaux de maillage et de qualité accompagnent ce projet.

En outre, ce plan de mobilisation comprend des projets pour une meilleure qualité de service : modernisation du RER (par les schémas directeurs, ce que s'emploie d'ores et déjà à faire le STIF), rénovation du matériel roulant, accessibilité du réseau de TC aux personnes à mobilité réduite.

Le résultat de ce plan de mobilisation est concrétisé par près de 61 projets – comme nous le voyons sur la carte « Plan régional de mobilisation pour les transports », d'autant que le réseau de RER est masqué par ce plan de mobilisation sur cette carte. Arc Express y est stylisé, de même que le T3 (la première rocade) et la grande ceinture, aux fonctionnalités proches du Grand Huit, dans sa finalité de desservir la grande couronne mais avec un système capacitaire moindre et donc plus adapté aux densités de grande couronne. Figure également, sur cette carte, le T1, dont les travaux viennent de commencer, et qui entamera une sorte de révolution en matière de transports puisque les réseaux de fret seront doublés de manière à appuyer les transports de personnes et à obtenir une desserte circulaire – puisque tel était le cas des marchandises auparavant. Ce potentiel peut donc être valorisé.

A la suite des négociations et discussions qui ont eu lieu avec les Départements et les agglomérations concernées ; le TCSP sera beaucoup plus fin et permettra d'aller vers les pôles plutôt à dominante d'emplois. Tous les Départements ont ainsi délibéré (y compris les Hauts-de-Seine, sauf les Yvelines). M. GAILLOT rappelle que ce dossier existait lors du discours fondateur du Président de la République du 29 avril au Palais de Chaillot, qu'il cite : « On ne soustrait pas, on additionne ». Ce plan est donc bien engagé et résulte aussi d'un travail avec M. Gilles CARREZ, rapporteur général de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale au cours de l'été 2009, travail mené afin de trouver le financement de ce plan aujourd'hui réaliste, en tout cas aux contours bien définis.

Ce financement porte sur des investissements et des fonctionnements. L'investissement se chiffre à près de 19 milliards d'euros à réaliser d'ici fin 2020 : 13,7 milliards d'euros d'infrastructures, 5,3 milliards d'euros de matériel roulant et de mise en accessibilité du réseau – ce qui montre bien l'importance de la qualité de service – et pour le report modal. En ce qui concerne les infrastructures, le protocole d'intention voté en 2009 par la Région, la Ville de Paris et 6 départements franciliens prévoit que ces acteurs participent au plan de financement. Ainsi, 7,1 milliards d'euros seront apportés par la Région, la Ville de Paris et les Départements, 2 milliards d'euros par l'Etat (contrats de projets – en supposant que soit poursuivi l'effort apporté dans le contrat 2007-2013), 4,6 milliards d'euros de ressources nouvelles (taxes bureaux...), conformément aux préconisations du rapport Carrez. Les pistes de financement ont été travaillées dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilisation. Elles ont été versées aux travaux du groupe Carrez. Ce dernier a repris la plupart de ces propositions, qui lui ont semblé viables. Par ailleurs, le Parlement devrait voter le relèvement de l'amende sur le stationnement (de 11 à 20 €), ce qui devrait constituer une ressource non négligeable pour le STIF et la Région.

Parmi les 61 projets qui figurent dans le plan de mobilisation, 6 ont été concertés en 2009 et en 2010, notamment sur la désaturation de la ligne 13, le T4, le tram-train Massy-Evry. 28 seront mis en service d'ici fin 2014, parmi lesquels :

- 7 projets de tramways (4 nouvelles lignes : T5 T6 T7 et T8 et prolongement des T1 T2 T3) ;
- 6 projets de pôles multimodaux (par exemple Nanterre-Université, Eole-Evangile, Noisy-le-Grand, Versailles-chantiers, Pompadour) ;
- Tangentielle Nord (section centrale) ;
- 3 prolongements de métro (lignes 4, 8 et 12) ;
- le programme RER B+ ;
- des projets de BHNS et TCSP (par exemple TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil, Sénart Corbeil).

Le réseau de transports de la métropole régionale sera ainsi structuré, moderne et efficace ; une desserte assez fine sera organisée au cœur de l'agglomération. Arc Express proposera, au débat public, deux tracés : l'un proche du périphérique et l'autre plus externe au périphérique, près de l'A 86. Ces deux tracés comportent deux lectures différentes : la première est de mieux desservir les zones déjà existantes, pour maximiser l'existant et combler le déficit d'exploitation, une première lecture axée vers les transports donc, et la deuxième correspond plutôt un projet d'urbaniste, permettant une densification, un effet catalyseur et d'entraînement économique. Aujourd'hui, ce second projet amènerait moins de flux dans les transports et serait donc davantage générateur de déficits. Les approches fines menées par l'IAU, par un certain nombre de bureaux d'ingénierie et par le STIF lui-même permettent de bien cerner cette différence entre les deux lectures. Il ne s'agit pas d'éléments palpables : un bilan de gain de CO² d'Arc Express pourrait ainsi être effectué – et la commande a d'ailleurs été passée en ce sens.

M. GAILLOT conclut en présentant la carte « La métropole régionale : un réseau de transports structuré, moderne et efficace » qui permet de mesurer l'attractivité à l'échelle de la région : le cœur d'agglomération, la dorsale de Pleyel à Villejuif, le système de grande ceinture, le réseau TGV de demain. L'interconnexion Sud, entre Massy et Valenton, est indispensable pour éviter que le réseau TGV ne congestionne. A cet égard, la volonté de l'exécutif est d'avoir un axe vers l'Ouest. Si nous voulons dé-saturer les gares parisiennes sur un certain nombre de réseaux LGV et disposer de points qui prennent le relais, le besoin d'une véritable rocade en LGV se fera sentir. Un des rares moyens

qui subsiste pour passer est le long de l'A 86 au Nord – il s'agit là d'un dessin partagé entre l'Etat et la Région.

M. PICARD pense que dans le débat sur le Grand Huit, l'approche écologique du développement du territoire est absente ou quasiment absente et que le schéma qui porte cette vision date de 30 années au moins. La conception de cluster d'une Silicon Valley à la française est ainsi obsolète, et ne prend pas en compte la possible coopération entre plusieurs territoires, selon la superficie particulière de la métropole. Selon M. PICARD, les techniciens de développement n'ont pas fait preuve de suffisamment de résistance quant à ce projet. De même, l'Etat avance des évidences, des points de vue qui n'ont pas été assez battus en brèche.

Il rappelle que l'Ile-de-France est la région la plus riche d'Europe, mais aussi celle où les disparités territoriales sont les plus importantes. En ce sens, le Grand Huit ne répond absolument pas à ces aspects constitutifs du territoire francilien.

Il récuse également le fait d'avoir deux débats publics parallèles sur deux modèles de transport : il y a là un « bug » démocratique. L'Etat a en effet décrété qu'une collectivité territoriale avait autorité et compétence pour concevoir un schéma directeur (ce que la Région a fait après un débat public de 5 ans) puis qu'il avait lui-même légitimité à le faire.

M. PICARD, dans la compétition qui oppose les deux projets, estime que celui du Grand Paris en est sorti pulvérisé. Les enjeux du comité de pilotage de transports d'Ile-De-France sont connus : reports modaux, qualité, régularité..., et Arc Express constitue le fruit de la réflexion des mêmes instances. De l'autre côté, le projet de l'Etat semble être la centralisation. Aussi, le Groupe des Verts défend fortement la cohérence du plan de mobilisation de transports, symbolisé par Arc Express.

Dans les projections à long terme, nous retrouvons le projet Lutèce, qui apparaissait déjà dans le schéma directeur de 1995 : une rocade de RER lourds à une trentaine de kilomètres de Paris. Ce projet apparaissait donc dans les plans des aménageurs de 1995 puisque la municipalité de Corbeil-Essonnes avait d'ailleurs fait campagne sur la nouvelle carte de RER aux Tarterêts. Aujourd'hui, les travaux du TZ ont été engagés alors même qu'on ne sait pas comment remonter vers l'hôpital sud-francilien de référence et que Corbeil-Essonnes, comme limite du département, n'existe pas.

Il revient sur un autre projet, « Evry-Massy », théoriquement un projet de TC lourd de report modal entre deux pôles majeurs du département Essonne-centre-ouest. A ce titre, le nombre de salariés qui va vers Sénart n'est pas négligeable. Aujourd'hui, on dispose ainsi d'un TZ, d'aucun TC jusqu'à Evry, d'un tram-train présenté ici comme majeur, mais qui commence par serpenter tout au long de la ville nouvelle pour aboutir à Massy. Il manque 5 km entre le RER D et l'endroit où le tram-train va passer.

M. PICARD se demande, à ce stade, s'il ne serait pas préférable de revenir à ce qui était l'essence du projet Lutèce dans une perspective, à moins de 20 ans, de report modal sans doute massif – si l'hypothèse d'augmentation importante du prix du pétrole et du gasoil se confirme. Il pense qu'un projet cohérent est ici émiétté « sectoriellement » en plusieurs projets, qui répondent eux-mêmes à des politiques différentes d'aménagement du territoire. Sur ce point, le plan de mobilisation ne paraît pas répondre aux enjeux de l'avenir.

Il revient également sur la desserte d'Orly, et l'éventuel prolongement d'un tramway à partir de la ligne de Villejuif : il rappelle à ce titre l'existence du service Orly Rail qui dessert à 800 mètres l'aéroport depuis Paris en 15 minutes environ, et la navette Orlyval depuis Anthony. Pourquoi en ce cas payer à grands frais le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly ?

M. LABROILLE introduit dans le débat la question du long terme. Il souligne ne pas avoir compris l'ensemble des missions d'évaluation des débats publics, l'impact sur la maîtrise d'ouvrages, et les conséquences politiques de toute la séquence sur la prévision du SDRIF, les implications dans les discussions entre l'Etat et la Région. Quel est l'agenda des arbitrages, de cette nouvelle étape politique ? La question s'adresse particulièrement à M. GAILLOT, à l'IAU, à M. AMEDRO.

M. GAILLOT répond que, sans doute, le plan de mobilisation ne répond pas en certains endroits à toutes les questions, et note que la vision du STIF est peut-être trop départementalisée. Lors des discussions locales, certaines préoccupations se font sentir en priorité : aussi, la réponse du STIF fait suite à un travail collectif. Il souligne que le coût du tunnel Massy-Evry serait très élevé, et que ce

projet n'apparaît pas pour cette raison dans le plan de mobilisation. Quelles actions sont possibles d'ici 2020 pour améliorer la qualité de vie des gens et assurer le plus de report modal sur les TC ? Cette question ne répond pas, en effet, de manière globale à l'ensemble des questions légitimes posées au niveau local. Lutèce a été abandonné, sans doute parce que le travail sur la question financière faisait défaut selon lui.

Pour le plan de mobilisation et le SDRIF, il s'agit d'utiliser au maximum la grande ceinture afin d'appuyer la desserte du cœur d'agglomération avec Arc Express (vitesse commerciale de 30 km/h), le T3 et de façon moins capacitaire, les tram-trains sur des tangentielles (comme le T1 sur le Nord : faire la même chose au Sud, à l'Ouest, à l'Est).

Par rapport aux questions plus techniques, il a été demandé : pourquoi sommes-nous contraints d'être dans deux débats publics ? Tout simplement, selon lui, parce que les débats publics sont organisés par les maitres d'ouvrages sur des dossiers assez précis. Les maitres d'ouvrages doivent donc resituer Arc Express comme l'élément clé de voute d'un super-réseau au bénéfice de tous. Arc Express vient donc compléter et améliorer l'accessibilité aux TC. Lors des débats, des complémentarités – plutôt que des convergences – vont se faire jour. M. GAILLOT pense que le phasage technique n'a pas été suffisamment évoqué alors qu'il s'agit en effet d'un problème capital. D'autant que le Grand Huit passe dans des lieux habités – même si ce n'est pas autant qu'Arc Express – des procédures devront donc être lancées et l'ensemble du processus sera long.

Le débat public aboutira donc à des recommandations, et chacun des maitres d'ouvrage (STIF et SGP) prendra les décisions qui conviennent. La volonté politique de l'Etat est d'aller vite et fort, aussi M. GAILLOT estime que le schéma directeur de transports sera adopté en juin – juillet, certainement amendé et après avoir tiré parti de ce bilan, le schéma sera présenté en Conseil d'Etat. Ensuite, chacun des projets connaîtra encore une procédure d'utilité publique avec d'éventuelles modifications.

La première option sera alors de mettre en révision, pas forcément générale mais additionnelle – et il y a eu en ce sens accord entre le président et le préfet – car le Grand Paris bouleverse quelque peu, en effet, la vision initiale de la Région, notamment par une plus grande polarisation qui devra être traduite d'une manière ou d'une autre. Or, l'Etat ne pourra porter le projet à la connaissance du STIF qu'après le Conseil d'Etat – soit après septembre 2011, même s'il appartient au Conseil régional de délibérer de la date de révision. Cette révision peut être tout à fait motivée car les schémas directeurs qui perdurent pendant 15 ans n'ont plus de sens.

Le système du schéma directeur est donc glissant, parce que la procédure est désormais régionalisée (chaque mandature devra tirer un bilan du SDRIF) et il est déjà connu que certains éléments, depuis 2008, sont déjà obsolètes par rapport à l'enseignement supérieur par exemple, l'hospitalisation, le problème de la restructuration du site de La Défense, l'aéroport de Brétigny...

M. AMEDRO précise, par rapport au SDRIF, que l'équipe de l'IAU a mené un travail avec le Conseil d'Etat dont la décision est actuellement attendue, car elle motivera elle-même la décision du gouvernement. Dans une perspective de compléter, d'améliorer, de prendre en compte un certain nombre d'informations nouvelles (par rapport à septembre 2008), le SDRIF constitue un socle déjà quelque peu dépassé pour le STIF, et depuis, une réflexion a amélioré le plan de mobilisation.

Ce 26 novembre, la conférence régionale territoriale interrogera le SDRIF deux ans après sa mise en œuvre, ainsi que la vision régionale en termes d'aménagement ajustée, avec les acteurs locaux (décisionnaires, élus...). Les membres ont d'ailleurs reçu une invitation à réserver cette date, moment important de dialogue avec les collectivités. Une fois le SDRIF adopté, la Région aura un document applicable à l'ensemble des différents documents d'urbanisme et qui demandera un autre regard de sa part. Ainsi, le SDRIF pourra être opérationnel sur l'ensemble du territoire francilien – ce qui nécessitera aussi un travail supplémentaire de la part des services et de l'IAU.

A l'occasion de cette conférence régionale territoriale, le journal du projet 2030 du SDRIF sera mis à disposition, journal qui portera sur les informations nouvelles et les perspectives à venir. Cette conférence prendra en compte tout ce qui s'est passé depuis deux ans : le grand Paris des architectes, la réflexion sur Paris métropole, sur la dynamique du cadre urbain mais aussi rural (parcs naturels régionaux...), l'étalement urbain, la mise en valeur du patrimoine... Le 26 novembre marquera ainsi pour la collectivité un nouveau départ sur ces questions d'aménagement, avec

l'intervention de M. Jean-Paul HUCHON, de nombreuses personnalités de l'Ile-de-France et aussi, comme espéré, de Régions limitrophes – la réflexion ne sera pas limitée aux frontières, il ne s'agit pas d'assécher les autres régions en termes d'emplois par exemple.

A ce titre, le tracé du Grand Huit et de l'Arc Express n'impliquent pas les mêmes visions d'aménagement, même si des synthèses sont possibles sur certains secteurs (l'Est par exemple). Le débat permet donc d'enrichir les visions de chacun. Le projet du Grand Paris ne se place pas dans cette visée démocratique : M. AMEDRO rappelle que si M. Christian BLANC s'est présenté à la Région, ce fut au nom du groupe UMP – ce que M. AMEDRO estime comme un manque de reconnaissance de l'institution régionale et de l'esprit républicain.

M. PALISSE souligne que le travail mené avec le STIF n'a pas signifié Arc Express comme accompagnement, mais aussi comme amélioration et contribution, développement sur l'organisation, les polarisations. Les scénarios retenus se sont fondés sur un développement d'emplois substantiel. Il revient sur une remarque précédente, qui affirmait que le Grand Paris développait au moins un développement alternatif : mais, selon M. PALISSE, c'est le contraire. L'approche au travers du projet transports de la Région est véritablement alternative par rapport aux approches antérieures et au Grand Paris qui propose une vision multipolaire, hiérarchisée, déjà utilisée en des périodes de forte croissance urbaine – ce qui n'est pas le cas actuellement. Il s'agit d'une nouvelle façon de concevoir l'armature urbaine d'un lieu métropolitain.

Il rappelle qu'une inquiétude, légitime, a été soulevée à propos des territoires de la grande couronne tandis qu'Arc Express propose un rééquilibrage de la proche couronne : il souligne que le projet a pour vocation de redonner une ambition à ces territoires qui en ont besoin. La réponse ne serait pas de créer un nouveau pôle mais bien de réorganiser ces secteurs. Au travers de l'exemple donné (Lutèce), cela renvoie également à la question de la gouvernance de ces territoires et du portage de véritables projets collectifs : ce débat, avec les collectivités locales, n'est pas encore achevé et doit être poursuivi. Au travers de ces débats, d'un projet d'aménagement, d'urbanisme et de transports sur ces territoires, le travail pourra progresser.

M. LACOSTE revient sur l'intervention de Mme REVAULT D'ALLONNES qui faisait apparaître une fausse symétrie dans les débats publics : le travail pour mener à bien cette configuration est totalement engagé par les services de la Région. Il indique qu'un cahier d'acteurs sera ainsi disponible très bientôt et donnera à voir la stratégie régionale qui met face au projet du Grand Huit une vision de mobilisation. Cela a déjà été présenté dans le cadre de Paris Métropole aux collectivités territoriales. Il souligne qu'une telle organisation des débats a une légitimité juridique, et explique que la réponse aux débats est effectivement en cours de réalisation.

Il rappelle, en outre, que le rythme de croissance annuelle de créations d'emplois en Ile-de-France est de 20 000 emplois par an, et que l'ambition du SDRIF est à 28 000 emplois par an – avec une gestion dans la durée. Il s'agit non pas d'un volontarisme forcené, mais d'une ambition crédible, basée sur des éléments réels.

Il estime aussi que l'aménagement administré, comme l'a rappelé M. GAILLOT, existe encore mais est en passe d'être obsolète. Selon que les pôles se situent dans le tissu urbain dense ou plus en périphérie, leur concrétisation géographique n'est pas la même. Dans le premier cas, cela appelle une politique foncière lourde, alors qu'en grande périphérie, cela pose la question de l'investissement pour réaliser les équipements nécessaires. Or, les outils qui canalisent les investissements n'existeront bientôt plus.

Enfin, par rapport à la question des clusters et des dynamiques économiques, le projet du Grand Paris véhicule la notion de spécialisation du territoire. En réalité, il est clair aujourd'hui que le moteur essentiel du cluster est dans la globalité de l'agglomération, la multiplicité des échanges et en effet, l'essentiel des entreprises se créent dans l'agglomération – même si elles peuvent se déplacer pour des raisons de croissance. M. LACOSTE indique également qu'en raison du temps qui reste pour les débats (deux ou trois mois encore), des questions peuvent toujours être visitées – celle du développement économique, par exemple, ou celle du financement, ce qui permettra d'optimiser le projet.

M. AMEDRO précise que la conférence territoriale régionale du 26 novembre portera essentiellement sur le schéma directeur, les NQU, les débats publics.

M. GAILLOT indique que les services sont à la disposition de la commission, notamment pour les questions qui porteraient sur la charte de la ligne 11.

M. LABROILLE lève la séance.