

Délibération n° 286/10-CC

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Du 14 décembre 2010

Affaire n° 13

AVIS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SUR LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT ET LOI DU 3 JUIN 2010 RELATIF AU GRAND PARIS.**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et en particulier ses articles L5211-1 et suivants,
VU l'article 7 des statuts de la Communauté d'Agglomération, et notamment la compétence aménagement de l'espace.

VU le contrat de projet Etat- Région 2007-2013 signé en mars 2007

VU le Plan Local des déplacements approuvé par le Conseil Communautaire en février 2008

VU le contrat Particulier Région Département 93 signé en mai 2009

VU le contrat Particulier Région Département 75 signé en mai 2009

VU le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) adopté en septembre 2008 par le Conseil Régional

VU la décision relative au financement d'études amont pour les projets de transport du SDRIF (phase 1) prise en octobre 2008 par le Conseil Régional

VU le plan de mobilisation pour les transports présenté en mars 2009 par le Conseil Régional

VU la loi du 3 juin 2010

VU le dossier soumis au débat public concernant le réseau de transport public du grand Paris

Vu le dossier soumis au débat public concernant Arc Express

Considérant que les inégalités de territoires s'accroissent au sein de l'espace métropolitain et détériorent tant la qualité de vie des citoyens et le vivre ensemble que l'attractivité de la métropole ;

Considérant l'importance des transports urbains de proximité dans l'accès à l'emploi

Considérant que l'ensemble des territoires de la métropole ont un besoin solidaire de participer à un réseau maillé à l'échelle régionale.

Considérant la nécessité d'un développement polycentrique de la métropole francilienne facteur d'égalité territoriale

Considérant qu'il est essentiel de permettre à des territoires éloignés de la capitale, enclavés, d'exprimer leurs potentialités et de les projeter comme pôles urbains d'avenir

Considérant nécessaire la réduction du nombre de déplacements en voiture particulière afin de lutter contre la pollution atmosphérique, contre la saturation du réseau routier et autoroutier

Considérant la faiblesse quantitative et qualitative actuelle et l'ensemble des dysfonctionnements de l'offre structurante de transports collectifs, notamment dans les villes de banlieue.

Considérant nécessaire la densification du réseau de transport collectif pour pallier au manque de maillage, lutter contre la saturation du réseau actuel et ne pas continuer à dégrader la qualité de service.

Considérant le retard accumulé en termes de développement des transports publics sur le territoire de Plaine Commune et de la Région Ile de France en général

Considérant qu'il ne faut pas opposer l'urgence à l'avenir

Considérant le cahier d'acteur de Plaine Commune joint au dossier de débat public

Après en avoir délibéré,

ARTICLE UN : ESTIME que le réseau de transport public du Grand Paris, complété par la rocade Arc Express peuvent soutenir un développement multipolaire de la Région Ile de France.

- o L'évolution souhaitée pour la Région Capitale doit assurer le développement harmonieux du cadre de vie et des services à la population.
- o La logique de renforcement des pôles de développement, de compétitivité et d'excellence existants que développe le projet du Grand Paris et le maillage entre ces pôles que permet le réseau de transport public du Grand Paris ne saurait être exclusifs, sous peine de renforcer les processus déjà à l'œuvre d'exclusion sociale et territoriale qui sont un handicap majeur à la cohésion sociale.

Nombre de votants : 49

A voté : Unanimité

- Ce projet doit être conçu avec la volonté de parvenir à un développement qui profite à tous, concilie efficacité économique, préservation de l'environnement et équité sociale pour davantage de solidarité territoriale. La métropole doit apporter une vraie « valeur ajoutée » et créer les conditions de vraies dynamiques locales.
- Le projet du Grand Paris et le projet de SDRIF doivent être rendu compatibles et cohérents pour donner de la visibilité au développement de la Région Capitale.
- Grâce aux transports publics les populations locales doivent bénéficier d'accès facilités aux pôles d'emplois quels qu'ils soient, aux grands équipements culturels, de loisirs, de formations ; à l'ensemble des bassins de vie
- La présence d'un axe de transports lourds est un atout pour le développement des territoires à condition que l'articulation avec les lieux traversés permette la diffusion de la dynamique de développement et que l'irrigation soit suffisante pour profiter aux populations et aux salariés.

ARTICLE DEUX : CONVIENT que l'ouverture sur le monde de la Région Capitale est un élément nécessaire de son développement.

- Aujourd'hui les TGV ont toute leur place dans l'offre de transport public. Le réseau TGV devrait être complétés par de nouveaux liens province / province et par l'accès à des gares en région parisienne hors Paris.
- L'implantation d'une gare TGV à Pleyel prévue par le projet Grand Paris est un des éléments essentiel pour placer le territoire, ses usagers (habitants, étudiants (Campus Condorcet, Universités Paris 8 et Paris 13 etc.), les entreprises, au cœur des dynamiques nouvelles en réseau avec l'Europe et le monde.
- Faciliter l'accès aux aéroports est également, dans cette perspective, un enjeu important.

ARTICLE TROIS : AFFIRME la nécessité d'une structuration de la Région parisienne en grands Pôles où se retrouvent toutes les fonctions de la ville.

- Il faut éviter une spécialisation excessive sectorielle ou fonctionnelle des pôles. Dans un développement multipolaire, chaque pôle doit conserver la multiplicité des activités qui permet de limiter les déplacements et de faciliter la mixité de l'emploi et la cohésion sociale. Il faut un développement équilibré, multifonctionnel et complémentaire de chacun des pôles.
- La création des pôles de développement ne doit pas induire une pression sur le foncier empêchant le développement des PME et TPE ce qui contraindrait encore davantage les habitants à quitter le territoire et s'éloigner des nouvelles centralités. En cela, la construction de logements diversifiés et accessibles doit être envisagée sur l'ensemble de la métropole et à proximité des gares.

ARTICLE QUATRE : DEMANDE que le projet lutte contre la ségrégation et désenclave des territoires

- Le développement économique, doit être au service d'une véritable ambition en matière de développement social, de qualité de vie, de solidarité entre territoires et de respect de l'environnement.
- l'absence de transports publics de qualité étant une cause reconnue de ségrégation. Pour une métropole d'autant plus attractive qu'elle ne laissera aucun territoire au bord du chemin du développement, il faut desservir les quartiers aujourd'hui enclavés notamment à l'est du département de la Seine Saint Denis
- A ce titre nous demandons pour le territoire de Plaine Commune qu'une nouvelle station soit implantée à La Courneuve au droit de la cité des 4000

ARTICLE CINQ : SOUHAITE une refonte de la tarification Navigo

- La lutte contre l'exclusion comme les objectifs environnementaux de réduction de la part modale de la voiture solo passent par un accès économiquement plus juste aux transports collectifs. La tarification est, par ailleurs, un levier pour une égale accessibilité par tous à l'ensemble du territoire.

ARTICLE SIX : ESTIME que les projets présentés au débat public doivent être rendus cohérents.

- Aujourd'hui les systèmes de transport en commun et le système routier sont à la limite de l'asphyxie. Il ne faut donc pas opposer un système express qui permet de raccourcir considérablement les temps de trajet entre pôles de développement et de vie mais et une desserte plus fine avec un système cadencé, omnibus, maillé à l'échelle de la métropole. Il faut faire converger les projets pour répondre à l'ensemble des besoins.
- Le phasage est un élément de mise en cohérence. Faire du pôle nord parisien un véritable lieu de vie économiquement fort nécessite de renforcer la desserte : si le projet Arc Express

Nombre de votants : 49

A voté : Unanimité

priorise l'arc Sud le projet Grand Paris affirmant que le développement de la boucle Nord et Est est prioritaire pourrait prioriser un arc nord.

- o La mixité des systèmes de transport est aussi un élément de compatibilité à condition de tirer des leçons des erreurs du passé.

ARTICLE SEPT : SOUHAITE que les gares soient des vrais lieux d'interconnexion et d'intensité urbaine.

- o Elles devront desservir des logements et des emplois diversifiés ainsi que les futures entreprises qui s'installent dans le cadre des clusters de la création.
- o Les gares devront accueillir tous les services de mobilité et d'inter modalité (rabattement en bus des quartiers non desservis par les TC lourds, vélos...)
- o Elles devront s'accompagner d'un réseau de modes de transport en rabattement efficaces et pérennes.
- o Il faut articuler le réseau des autoroutes et les rocade ferrées de part et d'autre de l'A 86.

ARTICLE HUIT : DEMANDE un vrai engagement de l'Etat, le projet étant ambitieux et nécessitant des investissements importants.

- o Le Contrat de Développement Territorial doit être partenarial afin que la mise en œuvre du réseau de transport s'accompagne d'un projet de développement urbain équilibré tel que défini par les collectivités.
- o Le Contrat de Développement Territorial devra prendre en compte les difficultés particulières d'accès à l'emploi des habitants de Plaine Commune et être un moyen pour favoriser l'adéquation entre le développement, la formation des habitants et donc leur accès aux emplois.
- o Le financement du Plan de Mobilisation Régional est essentiel car les grands projets ne doivent pas empêcher que soient mises en œuvre toutes les actions pour améliorer l'existant et que soient réalisés les projets que les usagers attendent depuis longtemps.

ARTICLE NEUF : REVENDIQUE une maîtrise publique partenariale pour que la valorisation des territoires sur le tracé du réseau de transport public du Grand Paris ne vide pas ceux-ci de leur potentialités urbaines, sociales et économiques.

- o que les modes de financements choisis, n'aient pas pour conséquence une perte de maîtrise au profit du marché ; plus-value foncière incontrôlée autour des gares du réseau créant des secteurs d'exception et donc de l'exclusion.
- o que les plus values foncières induites par le hub métropolitain profitent au territoire et n'obèrent pas les nécessités de réaménagement autour des gares.
- o Que Le financement du système de transport métropolitain n'aspire pas l'ensemble des autres financements et ne compromette pas les travaux déjà prévus par le SDRIF ou le plan de Mobilisation pour les transports de l'Île de France.

La signature des membres présents est au registre.

Le Président certifie que le présent acte,
Publié le : 17 DEC. 2010

Reçu en Préfecture le : 17 DEC. 2010

Est exécutoire

Pour le Président et par délégation,
Le responsable du service des Assemblées

Olivier FRANCOIS

Pour extrait conforme
Le Président,

Patrick BRAOUEZEC
Député

Nombre de votants : 49
A voté : Unanimité

Le délai de recours contre le présent acte, auprès du Tribunal Administratif de Montreuil, est de deux mois à compter de la date de sa publication.