

LE PROJET GRAND PARIS
Réunion animée le 17 mars 2010
par M. Guy KAUFMANN
Directeur de la Mission Région Capitale

Jean-Marie SIMON

Le Conseil des Ministres a adopté, le 7 octobre 2009, le projet de loi relatif au Grand Paris.
M. Guy Kaufmann en a présenté le contenu au Cercle, et rappelé les grandes lignes du Projet Grand Paris.

Les enjeux du Grand Paris

La compétition entre les « Villes Monde », comme les appelle l'OCDE, devient de plus en plus difficile. Il s'agit, pour de grandes métropoles au rayonnement international, d'offrir une large palette de services, un enseignement supérieur diversifié et une qualité de vie attrayante. Paris demeure encore dans le peloton de tête, derrière Londres et New-York, en ce qui concerne la localisation des investissements. Mais Shanghai, Bombay sont plus souvent cités quand on interroge les responsables d'entreprise sur l'avenir.

Le projet « Grand Paris » devrait permettre à la capitale française de rester dans la course.

Trois volets qui se complètent

Le projet comporte trois volets qui se complètent :

- la modernisation des transports : il s'agit d'une troisième étape fondatrice comme l'ont été celles de Bienvenue et du réseau RER.
- l'urbanisme, afin, notamment, de réduire les phénomènes de ghettoïsation dans les banlieues.
- le développement économique, pour rester dans la course par rapport à Londres et New-York notamment.

Un angle privilégié : l'émergence de territoires aux vocations reconnues.

Un fil conducteur : transports et territoires doivent se concevoir et se réaliser de manière imbriquée.

La méthode

Travaux d'équipes techniques et concours d'idées des architectes, Mission « multicompetente » se sont confrontés pendant un an sur l'idée d' « EcoCité ».

Le système de transport

Le système de transport reposera sur un nouveau réseau de 130 kms de lignes de métro automatique formé d'un double anneau qui desservira les pôles de croissance retenus dans le Projet, mais aussi Paris, ainsi que sur un « plan RER » qui accroîtra la capacité et la régularité du réseau actuel. 21 milliards d'euros seront mobilisés pour réaliser en dix ans le métro automatique.

Les pôles de croissance

Il s'agit de créer les conditions nécessaires pour attirer et accueillir des entreprises aux activités complémentaires sur quelques sites qui deviendraient des foyers d'innovation, des plates-formes technologiques facilitant leur développement.

Ces territoires de projet, sortes de pôles économiques spécialisés, dotés d'une « signature » les rendant visibles, sont au nombre de 8 (reliés par le métro automatique) +1+1 :

- la cité financière de la Défense
- le pôle de Roissy
- la cité Descartes (avec notamment l'école des Ponts & Chaussées) dans l'Est parisien
- le secteur de Clichy-Montfermeil-Sevran aux vastes enjeux de renouvellement urbain,
- la Plaine Saint-Denis qui accueillera des industries de la création et des arts numériques
- la vallée des biotechnologies, autour d'Orly et Rungis
- le pôle du Bourget dédié à l'aviation et au tourisme d'affaires
- le Plateau de Saclay, consacré aux sciences et aux technologies, qui sera doté d'un vrai campus et devrait, à terme, accueillir plus de 40.000 étudiants et plusieurs milliers de chercheurs.

+ le site de la Confluence Seine-Oise : Achères deviendrait, à proximité du canal Seine-Nord, la porte d'entrée portuaire de Paris, en accueillant des activités logistiques et un véritable hub de conteneurs. Vocation confortée par la création d'un Institut de « l'intelligence embarquée » en liaison avec Cergy-Pontoise (invitée à s'orienter vers le Sud, Conflans et Poissy notamment) et complétée par l'implantation d'éco-activités à proximité de la plus grande station d'épuration d'Europe.

+ la Vallée de la Seine : le Havre sera le grand port de Paris, avec des coopérations à imaginer avec Rouen, le développement du trafic fluvial étant fortement encouragé.

Le projet de loi

Il porte sur les outils nécessaires à la mise en œuvre du Projet :

- création de la « Société du Grand Paris » qui sera le maître d'ouvrage du Projet, (en particulier du système de transport et du métro automatique) et qui coordonnera les projets d'aménagement.
- définition des conditions de réalisation des grands ouvrages
- préparation des contrats de développement territoriaux qui seront signés avec les collectivités concernées et qui traduiront en objectifs quantitatifs les options qualitatives retenues (emplois, logements ...)
- création d'un Etablissement Public pour l'aménagement et le développement économique du plateau de Saclay
- préparation du Débat Public et des démarches de concertation préalables à l'adoption définitive du Projet. Ces débats auront lieu après le vote de la loi actuellement discutée au Sénat.

Une date

Les travaux du métro automatique devraient être achevés en 2023.

∴

Quelques points abordés lors de la discussion qui a suivi l'exposé de M. Guy Kauffmann

- **Le Débat Public** sera le plus vaste organisé en France. Les enquêtes publiques qui le suivront seront multiples. Afin de clarifier les objectifs respectifs de ces deux procédures, les commissaires enquêteurs assisteront au Débat public. Il faut rappeler que c'est l'expression des différentes opinions qui prime lors du débat (d'abord sur l'opportunité du projet, ensuite sur ses objectifs, enfin sur ses modalités de mise en œuvre) sous l'autorité de la Commission organisatrice qui reste neutre ; alors que les commissaires enquêteurs doivent, dans leur rapport après enquête donner leur avis, et ils émettent souvent des réserves sur le fond.

- **SDRIF et Projet Grand Paris** : les deux démarches ont leur propre légitimité. Les approches sont différentes : agrégation progressive des contributions dans l'une, vision globale et souci de visibilité internationale de la Région capitale dans l'autre.

- On n'est pas parti des **villes nouvelles** pour élaborer le Projet. Mais on a tenu compte de leur existence (exemples de Marne-la-Vallée ou de Cergy-Pontoise, cette dernière étant d'ailleurs une agglomération très endogène). On a choisi une démarche basée sur les potentialités, sur les innovations et les localisations d'emplois par filière.

- De même pour les **Parcs naturels régionaux**. Les projets de territoires envisagés ne font référence à aucune délimitation administrative préexistante. Mais là aussi on a tenu compte de l'existant (par exemple du PNR du Vexin pour la Confluence) en tant que porteur d'initiatives.

- **La concomitance du développement des projets et de la mise en place du système de transport** sera assurée par la Société du Grand Paris. Il y aura unité de commandement en quelque sorte, y compris en ce qui concerne la maîtrise des financements.

- **Les transports de banlieue à banlieue par métro automatique** ne devraient pas connaître de problèmes de sous-fréquentation car ils traversent des territoires densément peuplés et desservent des zones à fort potentiel de développement.

- **La concrétisation de la Vallée de la Seine** ne peut être mise sur le même plan que celle des territoires de projet. C'est une ambition affichée. Bien relayée par les maires des trois villes concernées (Le Havre, Rouen, Paris) qui ont décidé de travailler ensemble sur le développement de

l'axe Seine. Deux démarches concrètes sont d'ores et déjà engagées : l'examen d'un projet de transport à grande vitesse et la coopération interportuaire, les trois ports faisant par exemple des démarches commerciales communes à l'étranger. Il faut maintenant mener des réflexions approfondies sur les développements économiques envisageables pour pouvoir construire une vision globale de la vallée de la Seine.

- **L'ensemble du territoire francilien** ne fait pas l'objet de projets détaillés, de même qu'il n'y a pas eu de proposition sur Paris intra muros: le choix a été fait de travailler sur des territoires de projet desservis par le métro automatique, porteurs de potentialités de développement. Mais la décision a été prise aussi d'engager des dynamiques de développement à partir de toutes les gares desservies.

- **Le débat public** sera sans doute précédé d'une consultation des élus concernés. Le président de la Commission particulière organisatrice du débat est libre par ailleurs d'auditionner les maires non concernés pendant le débat, y compris de province.

- **L'équilibre de l'ensemble du territoire français** ne devrait pas être menacé par le Grand Paris car l'enjeu, c'est que Paris conserve sa place dans le concert des grandes métropoles mondiales et puisse continuer à être facteur d'entraînement pour le pays tout entier. Par ailleurs, la province bénéficie de flux financiers (retraités par exemple) qui contribuent à cet équilibre.