

Projet de contribution au dossier du SDRIF 2013

Sont également inclus trois autres secteurs encore plus périphériques ne bénéficiant pas d'une desserte par le réseau Grand Paris Express : le CDT Confluence Seine-Oise au nord-ouest, le CDT Sénart au sud-est, et l'OIN Mantois Seine-Aval.

Cet ensemble justifie aux yeux de l'Etat le passage à 70 000 de l'objectif annuel de construction de logements, objectif décliné par territoire par le préfet de région (objectifs TOL). Si les CDT, qui en sont actuellement au stade d'un accord-cadre passé entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées, arrivent à échéance sur les mêmes bases et sont intégrés au projet de SDRIF, nul doute qu'ils seront les moteurs non seulement de la densification du cœur d'agglomération, mais aussi de nouvelles urbanisations de la moyenne et grande couronne.

Le dispositif des CDT nous paraît devoir être revu pour réserver la moitié des constructions nouvelles aux besoins du maintien de la population et consacrer l'autre moitié aux opérations de rénovation urbaine pour l'amélioration de l'habitat des Franciliens mal logés.

La position d'IDFE en matière d'aménagement du territoire

IDFE considère qu'au-delà de l'argument du maintien de l'attractivité et de la compétitivité de Paris avec les autres « villes-monde » à la base du concept de Grand Paris, une réelle politique cohérente d'aménagement du territoire national doit être redéfinie et mise en vigueur. Ceci implique au minimum des actions coordonnées des territoires stratégiques franciliens avec les grands organismes de recherche nationaux (CNRS, Inra, Inserm, Universités et Ecoles) et les pôles d'excellence correspondants des métropoles régionales. L'Etat doit aider celles-ci à se positionner au plan européen par rapport aux métropoles de même rang de pays moins centralisés (Allemagne notamment).

Au plan francilien, IDFE demande à la Région, maintenant trop dépendante des activités tertiaires, d'orienter l'effort d'innovation des pôles stratégiques vers la relance de l'activité industrielle en aidant à l'émergence et au

développement de PME/PMI innovantes et tournées vers l'exportation.

IDFE demande que, dans le cadre de la solidarité interrégionale, et en s'appuyant sur les études menées notamment par la DATAR, la Région poursuive et formalise les relations avec les régions voisines du grand Bassin parisien pour identifier les échanges (emplois, logements, coopération économique), et s'assurer de la cohérence des projets d'infrastructures de transport, en particulier pour le transport ferroviaire de voyageurs et de fret et le développement du fret fluvial.

La position d'IDFE sur le projet de réseau de métro automatique Grand Paris Express

IDFE considère que ce projet très ambitieux, évalué à plus de 30 milliards d'euros est fort coûteux pour les capacités actuelles de financement de la France, que certaines parties du projet ne sont pas justifiées par un enjeu fréquentation-coût suffisant et que le calendrier global annoncé pour la réalisation du réseau n'est pas réaliste.

Il va donc falloir définir des priorités et un phasage des futures réalisations, l'amélioration du réseau existant devant figurer en tête des priorités.

Considérant qu'il faut soulager le métro parisien et les RER radiaux des trajets inter banlieues, IDFE est favorable à une rocade de petite couronne (boucle rouge sud et ouest (revue pour l'emplacement des gares), et tracé orange confié au STIF à l'est, ainsi qu'au prolongement de la ligne 14 vers le sud jusqu'à Orly et vers le nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel et au delà Roissy par la branche de la boucle rouge, sans la gare en plein champ du triangle de Gonesse. Il faut intégrer ces lignes au plan régional de mobilisation pour les transports.

IDFE considère qu'il faut reconsidérer l'utilité d'autres lignes et étudier si elles ne peuvent être avantageusement remplacées par des projets moins ambitieux de liaisons de surface. C'est le cas d'abord de la branche verte à travers le plateau de Saclay, et peut-

être aussi de la partie extérieure est de la boucle rouge du Bourget à Noisy-Champs par Clichy-Montfermeil.

Impact sur l'Île-de-France des transports à longue distance

Pour limiter les nuisances des principaux aéroports, et notamment celles des vols de nuit, IDFE demande à la Région, même si elle n'est pas décisionnaire sur ces sujets, de soutenir auprès de l'Etat le prolongement des LGV vers les métropoles régionales et des pays limitrophes, ainsi que le recours accru à l'aéroport de Vatry pour les liaisons de fret et de voyageurs sans correspondance.

IDFE considère que, pour réduire la part du transport routier de fret en transit au bénéfice des transports ferroviaire et fluvial, la Région doit inciter l'Etat à l'instauration d'une taxe kilométrique sur le trafic routier, à la relance de liaisons ferroviaires adaptées au fret, et veille au maintien ou à l'adaptation dans l'agglomération centrale dense de pôles multimodaux de distribution du fret.

Urbanisme

Le départ vers d'autres régions métropolitaines de nombre de familles franciliennes avec enfants étant lié au coût du logement et aux difficultés de déplacements, IDFE demande expressément que, pour éviter une dégradation encore plus forte de la qualité de vie des Franciliens, la construction de nouveaux logements ou le renouvellement du parc existant dans un secteur soient conditionnés par l'amélioration opérationnelle de sa desserte par les transports collectifs.

IDFE considère qu'une densification du cœur d'agglomération est envisageable notamment sur les friches industrielles et les terrains délaissés de l'Etat, en sanctuarisant les espaces naturels et boisés existants ainsi que les zones ferroviaires et fluviales de fret.

IDFE suggère de reconverter en logements les millions de m² de bureaux vacants, car inadaptés aux besoins technologiques actuels, et de réfléchir à une possible utilisation des 320 000 logements inoccupés dans la région.