

DÉLIBÉRATION N° 2009-8 – 2 . 1 . 1

du CONSEIL GÉNÉRAL

Séance du 18/09/2009

**Avis du Conseil général sur le projet de loi « Grand Paris »**

LE CONSEIL GÉNÉRAL,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le courrier de M. le Premier ministre en date du 28 août 2009 transmettant pour avis un projet de loi relatif au Grand Paris,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil général ;

Considérant la nécessité d'améliorer la desserte en rocade du Val-de-Marne par un réseau de métro automatique ;

Considérant que le projet de métro en rocade « Orbival » porté par le Conseil général et les collectivités val-de-marnaises et largement soutenu par 50 000 Val-de-Marnais figure dans le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France sous l'appellation Arc Express ;

Considérant que ce projet de transport a fait l'objet d'études préliminaires du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports franciliens, qui ont abouti à l'adoption d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales par le conseil du STIF du 8 juillet 2009 ;

Considérant que la Commission nationale du débat public, saisie de ce projet de transport par le STIF le 9 juillet 2009, a décidé, lors de sa séance du 2 septembre 2009, d'organiser un débat public sous son égide ;

Considérant que le Plan de transport pour la région capitale dévoilé par le président de la République le 29 avril 2009 reprend pour l'essentiel le tracé du projet Orbival ;

Considérant le défaut de concertation des collectivités territoriales, du public et des acteurs locaux dans l'élaboration du projet de loi relatif au Grand Paris et le réseau de transport du Grand Paris ;

Considérant que le projet de loi prévoit que des décrets en Conseil d'État définissent les caractéristiques des projets d'infrastructures de transport, en particulier leur tracé, l'emplacement des futures gares, leur emprise, le niveau de service et les modalités d'exploitation, dessaisissant totalement le STIF de ses prérogatives ;

Considérant que la procédure dérogatoire de concertation prévue pour le réseau de transport du Grand Paris aboutira à une remise en cause des compétences de la Commission nationale du débat public et conduira à une concertation tronquée et de mauvaise qualité ;

Considérant la composition majoritairement étatique de la Société du Grand Paris et l'absence de garanties quant à la participation des collectivités locales dans cet établissement public du fait du niveau des dotations à apporter ;

Considérant que la création d'une Société du Grand Paris chargée de réaliser le réseau de transport du Grand Paris complexifie singulièrement le paysage institutionnel des transports franciliens et risque de se révéler source d'inefficacité, de surcoûts et de blocage ;

Considérant que la Société du Grand Paris sera compétente pour définir les objectifs de développement économique et urbain à proximité des futures stations et conduire les opérations d'aménagement et de construction qu'elle aura définies et disposera pour cela de la maîtrise foncière (droit de préemption et expropriation) dans des zones d'aménagement différé qui s'imposeront aux collectivités locales par voie de décret ;

Considérant que la non prise en compte des documents de planification élaborés par les collectivités locales (SDRIF, SCOT, PLU) et leur soumission à la procédure de décrets constitue un déni de démocratie locale et une remise en cause des compétences des collectivités territoriales sur leur territoire et du principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales ;

Considérant le dessaisissement des collectivités locales et des établissements publics d'aménagement existants dans la définition stratégique et opérationnelle de l'aménagement du territoire et de la mise en œuvre des projets urbains ;

Considérant que l'État aura la possibilité de définir par voie de décret des projets stratégiques territoriaux définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement qui s'imposeront aux collectivités et EPCI ;

Considérant les risques évidents d'incohérence, de déséquilibre et surtout d'absence de solidarité territoriale dans les développements urbains et économiques du territoire qu'induiront ces évolutions ;

Considérant l'absence de garantie sur les moyens financiers que l'État est prêt à mobiliser pour la mise en œuvre du projet de métro du Grand Paris ;

Considérant que le plan de transport établi par le futur syndicat mixte de transport du plateau de Saclay, s'imposera au plan de transport établi par le STIF

Considérant qu'en l'état actuel, le projet de loi « Grand Paris » ne porte en réalité que sur deux aspects : d'une part les modalités de réalisation du réseau de transport public, dénommé réseau du Grand Paris, et d'autre part sur la création de l'établissement public Paris Saclay et qu'un projet de territoire ambitieux ne saurait être si restrictif au regard des besoins de ses habitants, notamment en terme de logements, d'emploi, de développement économique, de cadre de vie et d'environnement ;

Considérant que la logique des pôles de développement présente le risque majeur d'accentuer les déséquilibres en négligeant de larges pans de l'espace métropolitain ;

#### APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ :

Article 1<sup>er</sup> : Le Conseil général, au regard de l'analyse produite, émet, en l'état, un avis défavorable au projet de loi relatif au Grand Paris tel qu'il a été transmis par le Premier ministre le 28 août 2009.

Article 2 : Il considère que la création d'une société du Grand Paris et la mise en place de clauses exorbitantes de droit commun en matière d'urbanisme et d'aménagement ne sont pas utiles et sont surtout contraires à l'esprit de la décentralisation.

Article 3 : L'acceptabilité de tout projet suppose que soient pris en compte les principes forts dégagés par le bureau de Paris Métropole dans sa déclaration du 8 septembre 2009 :

- **co-pilotage nécessaire avec les élus** représentants de l'ensemble du territoire de la zone dense et de la grande couronne, co-décision pour les opérations d'aménagement ;
- **participation des citoyens**, condition de la réussite des projets ;
- **priorité aux transports favorisant l'essor des territoires franciliens délaissés**, nécessité que le projet de métro Arc Express, Orbival pour dans la partie val-de-marnaise, desserve les populations et non uniquement les grandes plates-formes aéroportuaires et zones de développement économique ;
- **réalisation sans délai des projets de transports prêts à être engagés**, en particulier énoncés au plan de mobilisation et au CPER, avec une réaffirmation du principe de financement de ces projets par l'État et un chiffrage de ses apports ;
- **reconnaissance du syndicat mixte Paris Métropole** comme l'instance principale de représentation politique de l'agglomération parisienne, constituant le cœur de l'Agora appelée de ses vœux par le président de la République dans son discours du 29 avril 2009.

Article 4 : Le Conseil général du Val-de-Marne émet par ailleurs les propositions suivantes :

1° Concilier rapidité de mise en œuvre des projets métropolitains et amélioration de la vie quotidienne des populations.

Le projet métropolitain doit prendre en considération l'ensemble des aspects indispensables à un projet de territoire ambitieux : logement, emploi, services publics de proximité, développement économique, cadre de vie, environnement, éducation, culture... La future loi devra s'attacher à permettre aux acteurs concernés de disposer des moyens pour s'inscrire dans le respect de ces ambitions.

La future loi doit permettre de :

- mieux coordonner les procédures existantes de consultation démocratique afin d'accélérer les délais de réalisation des infrastructures de transport collectif respectueux de l'environnement ;
- définir les infrastructures majeures que l'État souhaite voir réaliser de façon complémentaire au plan de mobilisation proposé par les collectivités, et fixer à un haut niveau la contribution de l'État à ce programme d'investissements afin de garantir sa mise en œuvre dans des délais rapides ;
- donner les moyens aux collectivités et au STIF d'assumer dans de bonnes conditions leurs contributions ;
- affirmer le principe que le programme d'investissements dans de nouvelles infrastructures collectives doit prévoir l'irrigation des territoires et la desserte de toutes les populations ;
- inclure un engagement de l'État à un niveau budgétaire conséquent afin de mettre en œuvre un programme ambitieux d'itinéraires cyclables à l'échelle de l'Île-de-France ainsi que la réalisation d'infrastructures routières permettant de mailler le territoire, comme les traversées de Seine en Val-de-Marne.

2° Conforter le Syndicat des transports d'Île-de-France et les procédures contractuelles.

Les prérogatives du STIF ne doivent pas être rognées, mais au contraire étendues à l'ensemble des modes de déplacement structurants afin de mieux coordonner l'articulation des différents réseaux, qui fonctionnent en système. L'idée d'aller vers un SDIF, syndicat des déplacements d'Île-de-France, intégrant réseau routier, circulations douces, logistique et transport de marchandises, transport fluvial et ferroviaire, pourrait en être l'articulation concrète.

3° Renforcer les outils existants en poursuivant le processus de décentralisation, le seul à même de garantir les conditions d'un aménagement urbain harmonieux et inclusif :

- instaurer un véritable travail partenarial entre l'État et le syndicat Paris Métropole, dans une relation privilégiant une gouvernance de projet partagé plutôt que les décisions par décret ;
- définir à travers ce rôle partenarial les grands objectifs, à décliner du SDRIF, en matière d'habitat, de développement économique, d'accessibilité des territoires, ou encore de densité, ainsi que les grands équilibres financiers ;
- aboutir à la réalisation d'un plan métropolitain de l'habitat adapté aux ambitions de développement de ce territoire et pertinent dans le cadre de la crise du logement qui frappe notre pays ; permettre aux catégories modestes et moyennes ainsi qu'aux étudiants de bénéficier d'une offre suffisante en première couronne garantissant une réelle mixité sociale ;
- utiliser les établissements publics d'aménagement ou les aménageurs locaux (SEM départementales ou communales) pour les aménagements autour des gares et les projets stratégiques, avec le principe de primauté des collectivités territoriales sur l'État au sein des Conseils d'administration ;
- utiliser l'établissement public foncier régional (EPFIF) pour une action foncière de grande envergure, en le dotant des moyens nécessaires ;
- conforter les collectivités territoriales dans leurs prérogatives en maintenant les règles de compatibilité entre les documents d'urbanisme et leur opposabilité ;
- dans le Val-de-Marne, conforter les outils contribuant à générer du développement urbain, comme les SEM d'aménagement, qui ont favorisé l'implantation de sièges sociaux tels Danone, Leclerc, la FNAC, LCL, etc., sur le territoire départemental sans avoir besoin de tous ces moyens d'exception.

4° Résoudre la question des moyens :

- augmenter considérablement les moyens budgétaires consacrés par l'État aux infrastructures de transport dans le cadre des procédures contractuelles ;
- procéder au déplafonnement des taux du versement transport ;
- transférer le FARIF ainsi que la maîtrise de ses taux (Fonds d'aménagement de la région Île-de-France) de l'État aux collectivités, en élargissant son assiette aux surfaces de stationnement des entreprises et des centrales commerciales ;
- plafonner les prix du foncier, mettre en place des moyens anti-spéculatifs ;
- mettre en place une contribution des constructeurs sur les plus-values et sur la valorisation immobilière ;
- instaurer une contribution exceptionnelle assise sur la spéculation financière ;
- réformer la fiscalité locale pour élargir les capacités d'action des collectivités.

Les premiers éléments connus du rapport pour le financement du Grand Paris du député Gilles Carrez, constituent en cela un point de départ à la discussion.

5° Passer à une nouvelle étape dans le processus de construction démocratique pour un aménagement accepté, partagé et partenarial :

- adopter le principe de co-élaboration de l'ensemble des décisions avec les populations et les acteurs socio-économiques, dans un esprit de démocratie participative ;
- s'appuyer pour cela sur le conseil consultatif créé par le syndicat Paris Métropole ;
- mettre en place un dispositif d'appel à projets et de participation spécifique à l'image de la méthode des « IBA » ou des « Regionale » allemandes, sur laquelle travaille actuellement le syndicat Paris Métropole, qui a le mérite d'encourager la participation des forces vives du territoire ;
- s'appuyer également sur le travail mené par les dix équipes d'architectes dans le cadre du concours « Le Grand pari de l'agglomération francilienne » en se projetant résolument dans les objectifs de l'après-Kyoto.

Article 4 : Le Conseil général demande au Premier ministre de soumettre le projet de loi pour le Grand Paris pour avis conforme aux assemblées élues dont le territoire est concerné, et d'organiser un grand débat public associant largement la population, les acteurs socio-économiques, les associations, les partenaires institutionnels et les élus locaux.

Article 5 : Le Conseil général transmettra la présente contribution aux communes du Val-de-Marne, aux intercommunalités, à la Région et au Syndicat mixte Paris-Métropole.

Article 6 : Cette contribution sera adressée au Premier ministre.