

p. 2 **Intervention de Didier ARNAL,**
Président du Conseil général du Val d'Oise
devant la commission spéciale « Grand Paris » du Sénat
Audition du 28 janvier 2010

p. 6 **Réponses de Didier ARNAL,**
Président du Conseil général du Val d'Oise
Audition par le rapporteur de la commission
spéciale « Grand Paris »
28 janvier 2010

**Intervention de Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise devant la commission spéciale "Grand Paris" du Sénat
Audition du 28 janvier 2010**

Une ambition pour le Val d'Oise dans le projet de Grand Paris

Je tiens tout d'abord à vous remercier de cette audition sur le projet de loi sur le Grand Paris. Je m'en félicite d'autant plus que c'est la première fois que je suis ainsi auditionné sur ce projet qui engage l'avenir de notre Région. Les entretiens que j'ai eus avec le Ministre en charge de ce dossier se sont le plus souvent limités à la communication d'éléments d'ores et déjà actés. Quant aux débats organisés dans les Départements, ils ont eu lieu tardivement au lendemain de l'adoption du projet de loi par le Sénat et sans que l'échange n'ait pu déboucher sur une inflexion quelconque du projet.

Pour notre part, dans le Val d'Oise, nous nous sommes rapidement investis sur ce projet qui suscitait beaucoup d'attentes.

Une fois les termes du débat énoncés par le Président de la République le 29 avril dernier, le Conseil général, sur mon initiative, s'en est saisi.

Dès mai dernier, différentes rencontres ont été organisées, et une large concertation a été engagée, notamment au travers du site web dédié à cet effet. La presse s'en est fait largement l'écho.

De cette concertation, je me permets simplement de vous rappeler les grandes lignes du projet de territoire destinées à qualifier le Val d'Oise dans le Grand Paris et élaborées par le Conseil général en lien avec les élu(e)s et les acteurs économiques, sociaux et culturels du Département. Cette démarche a été largement relayée auprès des Valdoisiens qui y adhèrent nombreux comme en témoignent les signatures recueillies en faveur de ce projet. Il n'est en effet pas acceptable pour nous de constater que, fort d'une croissance démographique continue et doté de plusieurs pôles de développement économique majeurs, le territoire du Val d'Oise ait été largement oublié dans le projet de loi en débat au Parlement.

Une position stratégique du Département du Val d'Oise

Au-delà d'objectifs en matière de dynamisation du territoire avec par exemple la nécessité d'accroître l'offre en matière d'enseignement supérieur et de recherche (cf le développement d'un centre de l'intelligence éco-embarquée...) ou encore d'accueillir de nouvelles activités ou implantations économiques, au-delà des projets structurants ou identifiants, **la question qui revient avec récurrence, concerne les transports et les déplacements**, sans lesquels, nous le savons tous, rien ne sera durablement possible.

Il ressort de l'ensemble de cette concertation une attente forte en matière d'amélioration des conditions de mobilité des personnes : c'est également la résultante de l'adhésion du Département au **Plan de mobilisation des transports de la Région Ile-de-France et des récents Etats généraux des transports que nous avons organisés en septembre dernier.**

Nous avons également examiné les moyens d'insérer le Val d'Oise au sein d'un grand pôle de développement économique "Cergy-Argenteuil-La Défense-le Mantois". J'avais d'ailleurs rencontré Antoine Grumbach le 23 juin dernier et nous avons décidé d'avancer en ce sens.

Dans ce même esprit, et fort des propositions que je porte avec l'assemblée départementale dans le cadre du **plan de mobilisation des transports**, je réitère l'impérieuse nécessité d'inscrire les projets de liaisons structurantes entre Cergy et le pôle aéroportuaire de Roissy. En effet, c'est bien autour de cet axe stratégique, trait d'union entre le nord ouest et le nord est de l'Ile-de-France, et par une liaison multimodale, que se complètent nos ambitions :

- relier et rendre complémentaires les pôles économiques et universitaires du département, actuels et à venir (la zone de développement du Triangle de Gonesse) à Roissy-porte d'ouverture sur le monde;
- assurer au plus vite une meilleure desserte quotidienne domicile-travail de milliers de salariés de la zone aéroportuaire de Roissy en corrigeant la saturation de l'actuel réseau francilien.

Il en va de même pour le lancement d'une étude stratégique d'aménagement de l'arc valdoisien d'Argenteuil-Val de Seine à Roissy-Le Bourget, englobant la Vallée de Montmorency, reprenant les ambitions et projets connus et organisant leur complémentarité et leur cohérence notamment en matière d'infrastructures et de transport, de développement économique, de logement, de développement durable.

Je souhaite enfin que soit concrétisée par des projets significatifs, l'ambition que nous portons sur le fret fluvial entre la confluence Seine-Oise et le futur canal à grand gabarit Seine-Europe, en cohérence d'un Grand Paris qui s'ouvrirait jusqu'au Havre. Ces projets doivent concerner certes la voie navigable en tant que telle, mais aussi les zones d'aménagement et de développement connexes ; il s'agit là d'une vérita-

ble opportunité de développement économique durable.

Répondre aux attentes immédiates des Franciliens en termes de déplacement est une préoccupation que nous devons tous partager. Notre objectif commun doit, dès lors, être de faciliter les déplacements entre les principaux territoires franciliens facteurs de développement économique et favoriser la prise en compte des besoins légitimes et immédiats, des populations d'Ile-de-France dans leur diversité. Ce maillage efficace doit donc répondre à leurs attentes en termes de confort, de ponctualité mais aussi de trajets (je pense notamment aux liaisons inter banlieues de grandes couronnes qui mériteraient un approfondissement dans le cadre du Grand Paris). Or les infrastructures de transport que vous proposez ne répondent que partiellement aux besoins de déplacement des Franciliens, sinon pas du tout aux attentes récurrentes des Valdoisiens.

En outre, le logement et la rénovation urbaine, le développement durable, la solidarité, les inégalités territoriales sont autant de sujets qui constituent des problématiques essentielles pour la Région-capitale. On ne peut espérer en effet construire le Grand Paris en lui limitant le spectre aux seuls transports de la petite couronne parisienne.

Vous l'aurez compris, le projet de loi tel qu'il a été soumis au conseil des ministres puis adopté à l'Assemblée Nationale ne répond selon nous ni aux besoins des Valdoisiens ni à ceux d'une Région-capitale forte et équilibrée.

Bien au contraire, le risque est grand de substituer au périphérique une nouvelle frontière, celle de l'A 86.

J'en veux pour preuve les questions qui nous ont été posées afin de préparer cette audition et dont la formulation même démontre le caractère inabouti de ce projet. J'en prendrai deux exemples.

1^{er} exemple : sur 7 questions posées, deux concernent le projet de futur métro automatique. Mais savez-vous seulement que ce projet ignore le Val d'Oise qu'il se contente de frôler à l'est ?

Je m'inquiète également du silence du projet de loi quant à l'engagement financier de l'Etat dans la réalisation et l'exploitation des nouvelles infrastructures liées au Grand Paris, notamment les nouveaux réseaux de transport. L'ambition nationale du Grand Paris appellerait logiquement des financements nationaux. Pour autant, je crois également que le Grand Paris doit avant tout se construire au service des Franciliens et qu'il est à ce titre concevable d'asseoir son financement sur des ressources franciliennes. Mais cela doit bien évidemment s'accompagner d'un mode de gouvernance fondé sur un partenariat fort avec les élus locaux et une participation réelle des citoyens.

2^{ème} exemple : la question relative à l'articulation du plateau de Saclay avec le « Grand Paris » ? Est-ce la seule ambition de développement que nous avons pour le Grand Paris ? Sans même parler du Val d'Oise, quid des pôles de Marne la Vallée ou de Saint Quentin ? Et dans le Val d'Oise, n' y a t-il pas un enjeu de premier plan à relier Roissy à La Défense en valorisant les territoires de Val de France, d'Argenteuil Bezons ou de Cergy ?

Conclusion

Comme je viens de le rappeler il y a quelques minutes, le succès rencontré par le comité de soutien au Val d'Oise dans le Grand Paris est venu renforcer notre détermination. Je ne crois pas que le Grand Paris puisse se passer des 1,2 million de Valdoisiens. Notre territoire possède de nombreux atouts : une population jeune et dynamique, des pôles de compétitivité innovants, un aéroport international, une position stratégique de carrefour entre l'Ile-de-France et les régions limitrophes de l'ouest et du nord parisien.

Le débat à l'Assemblée nationale l'a encore récemment montré, la place du Val d'Oise dans le Grand Paris, transcende les clivages traditionnels ; nombreux sont ceux qui s'accordent à reconnaître que notre territoire n'est pas pris en compte à sa juste place, rien que sur cette question des transports et notamment sur l'urgence à répondre aux besoins les plus immédiats.

Vous le comprendrez, l'importance de ce projet de loi mérite un véritable débat public avant toute adoption de son périmètre définitif, ce que n'ont pas permis les délais qui nous ont été impartis. Je continue de plaider pour une démarche plus concertée, dans la lignée du discours du Président de la République du 29 avril dernier à la Cité de l'Architecture. Je suis convaincu que l'ambition partagée pour le Grand Paris doit avant tout être une aventure collective dans laquelle les Valdoisiens, et plus largement les franciliens, comme leurs élus, puissent prendre toute leur place.

**Réponses de Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise
Audition par le rapporteur de la commission spéciale « Grand Paris »
28 janvier 2010**

1/ Quelle est votre appréciation générale sur ce projet de loi ?

Comment puis-je porter une appréciation positive sur un projet qui ne concerne pas le territoire que je représente ? Si je le résume brièvement, peut-être un peu caricaturalement j'en conviens, ce projet de loi comporte 3 grands volets :

- La création d'un métro automatique : son tracé et ses arrêts ne concernent pas le Val d'Oise dans les projets présentés jusqu'à présent par le Gouvernement.
- La définition de procédures d'aménagement autour de cette infrastructure nouvelle : celle-ci ne concernant pas le Val d'Oise, ce 2^{ème} point ne nous intéresse pas davantage.
- Le développement du plateau de Saclay est le seul pôle de développement identifié dans ce projet de loi. En revanche, la perspective du développement du Grand Paris sur l'axe de la Seine est absente de ce projet. En conséquence, aucun cadre législatif n'est prévu pour lancer le pôle de développement Seine et Oise qui pourrait s'étendre jusqu'à Cergy.

Mon appréciation générale sur ce projet de loi est donc teintée d'une immense déception.

En effet, Ce projet de loi est très en deçà des espoirs suscités par le Président de la République dans sa déclaration du 29 avril 2009. En organisant la réflexion autour du projet de futur métro automatique, il limite la réflexion à l'un des aspects des problématiques de la Région capitale, laissant largement de côté d'autres problématiques comme le logement, l'emploi ou le développement durable.

Il ne pose pas non plus la question de la cohérence du développement des territoires franciliens et porte en lui le risque de création d'une nouvelle frontière : celle de l'A86 après celle du périphérique.

Enfin, il demeure très imprécis quant à la question des financements et engendre de la complexité supplémentaire en matière d'organisation territoriale : il crée de nouveaux outils (société, contrats...) mais ignore largement les outils existants (Conseils généraux, STIF, SDRIF...).

Ce projet de loi souffre visiblement de l'insuffisante concertation qui l'a précédé.

2/ Quels sont vos souhaits concernant le tracé du futur métro automatique ? Son articulation avec les réseaux de transport existants vous paraît-elle satisfaisante ?

Un futur métro automatique, dit « grand 8 » ne peut à lui seul répondre aux difficultés de transport rencontrées par les franciliens. Les franciliens sont d'abord confrontés aux difficultés liées aux lignes existantes. L'éloignement croissant des franciliens de leur lieu de travail prêche en priorité en faveur d'une optimisation des transports existants et d'un développement de lignes souples et adaptées (TCSP, tramways, liaisons douces...). C'est tout le sens du plan régional de mobilisation pour les transports auquel les Départements contribuent et qui attend toujours une participation de l'Etat.

Le risque est grand de laisser se dégrader le réseau actuel, utilisé par des millions d'utilisateurs quotidiens, faute de financements. En effet, comment peut-on croire que l'on pourra améliorer le réseau actuel, le renforcer et construire un nouveau réseau de plusieurs milliards d'euros qui par ailleurs, ne verra le jour que dans de très nombreuses années ?

Le tracé discuté jusqu'à présent pour le futur métro automatique pose en outre le problème de desserte du Val d'Oise, au mieux concerné par sa partie la plus orientale. C'est donc les 1,2 million de Valdoisiens qui sont laissés de côté.

Parallèlement au dossier du Grand Paris, ce débat législatif doit être l'occasion d'évoquer l'enjeu de la ligne à Grande Vitesse Paris Normandie et de son tracé qui doivent impacter positivement la desserte de Cergy.

3/ Que pensez-vous de la composition du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (article 8) ?

Notre Région ne manque pas d'outils d'aménagement comme le prouve la création récente de plusieurs établissements publics fonciers. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur les véritables raisons qui poussent à la création d'une nouvelle structure. Son articulation avec le STIF animé par les collectivités territoriales est incertaine.

A l'heure où il est de bon ton de dénoncer le millefeuille territorial, ne sommes nous pas en train d'en ajouter une couche ?

Chacun le comprend bien, la mise en place de cet établissement public, majoritairement contrôlé par l'Etat, est à rebours du mouvement de décentralisation engagé en 1982 et conforté en 2004. Cet outil dérogatoire au droit commun ne contribue pas à la recherche d'une adéquation entre les attentes des habitants et les projets.

Le plus grand flou demeure par ailleurs sur la place réelle des collectivités locales, le mode de désignation de leurs représentants et sur leur contribution.

4/ Le projet de loi instaure des contrats de développement territorial entre l'Etat, d'une part, et les communes et établissements publics de coopération intercommunale, d'autre part, pour créer notamment des zones d'aménagement différé et organiser leur développement (art. 18). Que pensez-vous de cet outil novateur ?

La mise en place d'outils contractuels pour gérer les relations entre Etat et collectivités locales n'est pas en soi novateur. On peut en revanche s'interroger sur la pertinence d'un dispositif contractuel supplémentaire et sur l'articulation du contrat de développement territorial avec les outils existants (SDRIF, contrats entre collectivités locales...).

L'absence de collectivités locales (Région, départements...) concernées par l'aménagement de ces territoires risque en outre d'entraîner une certaine incohérence entre les différents dispositifs.

Plus généralement, les conditions dérogatoires d'aménagement des espaces concernés pose une double difficulté. En substituant largement l'Etat aux collectivités locales, il porte atteinte au droit commun de l'urbanisme et ouvre une brèche supplémentaire en matière de décentralisation. En outre, il contribue à créer une Ile-de-France à deux vitesses entre les territoires situés autour des gares du futur tracé et les autres territoires principalement situés en grande couronne.

5/ Le projet de loi vous paraît-il prendre suffisamment en compte le volet "logement" ?

S'il est évoqué en filigrane dans deux articles, cet objectif est manifestement absent du projet de loi. Les questions de logement et de sa répartition spatiale restent pourtant au cœur des problématiques franciliennes. Le déséquilibre logement/emploi, la dégradation des conditions de logement de nombreux habitants, les retards accumulés dans la correction des inégalités territoriales malgré la loi SRU, le coût du foncier qui pousse de plus en plus de populations à s'éloigner de la ville-capitale entraînant ainsi un mitage urbain, constituent en soi une problématique.

Il est illusoire d'imaginer un Grand Paris, locomotive économique, sans poser dans le même temps la question de la correction des déséquilibres social, environnemental et territorial.

6/ Que pensez-vous du financement prévu à l'article 9 pour la réalisation du futur métro automatique (dotation de l'Etat, valorisations foncières et immobilières, autres ressources) ?

Les financements de la future société sont très imprécis. On peut en premier lieu s'interroger sur la nature des dotations de l'Etat au moment même où nous sommes toujours en attente de sa participation au plan régional de mobilisation des transports. Ce même article évoque par ailleurs des dotations des collectivités territoriales

de façon très évasive, sans que ce point n'ait fait l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées.

La valorisation éventuelle du foncier telle qu'évoquée à plusieurs reprises porte en elle de nombreux risques et pourrait contribuer à encourager la spéculation foncière. De nombreux experts s'accordent d'ailleurs pour considérer que cette valorisation ne peut constituer une recette importante et fiable.

Enfin, les montants engagés dans cette société ne doivent pas justifier des désengagements parallèles au détriment des territoires exclus de ce projet. A cet égard, et même si ce point n'est pas évoqué dans le projet de loi en débat, le récent amendement transférant les actifs du STIF à la RATP se fait majoritairement au détriment de la grande couronne. En effet, alors que le STIF est présent sur l'ensemble du territoire francilien, la RATP est essentiellement présente sur la petite couronne.

7/ L'articulation du Plateau de Saclay avec le "Grand Paris" vous paraît-elle satisfaisante, notamment s'agissant des transports ?

La formulation même de cette question ne concerne pas le Conseil général du Val d'Oise. Elle nous paraît en revanche symptomatique du prisme de ce projet qui ignore des pans entiers de l'Île-de-France, au premier rang desquels la totalité du Val d'Oise. C'est une occasion gâchée.

Mais nous ne désespérons pas de la capacité du Sénat, organe représentant les collectivités territoriales, non seulement à amender profondément ce projet, voire d'en permettre une sérieuse remise à plat.