

N° 364

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Enregistré à la Présidence du Sénat le 23 mars 2011

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (1) sur la proposition de loi de Mme Nicole BRICQ, MM. Jean-Pierre CAFFET, Bernard ANGELS, David ASSOULINE, Robert BADINTER, Yannick BODIN, Mmes Claire-Lise CAMPION, Bariza KHIARI, M. Serge LAGAUCHE, Mme Raymonde LE TEXIER, MM. Roger MADEC, Jacques MAHÉAS, Mmes Catherine TASCA, Dominique VOYNET et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France,

Par M. Dominique BRAYE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Gérard César, Gérard Cornu, Pierre Hérisson, Daniel Raoul, Mme Odette Herviaux, MM. Marcel Deneux, Daniel Marsin, Gérard Le Cam, *vice-présidents* ; M. Dominique Braye, Mme Élisabeth Lamure, MM. Bruno Sido, Thierry Repentin, Paul Raoult, Daniel Soulage, Bruno Retailleau, *secrétaires* ; MM. Pierre André, Serge Andreoni, Gérard Bailly, Michel Bécot, Joël Billard, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean-Marie Bockel, Yannick Botrel, Martial Bourquin, Jean Boyer, Jean-Pierre Caffet, Yves Chastan, Alain Chatillon, Roland Courteau, Jean-Claude Danglot, Philippe Darniche, Marc Daunis, Denis Detcheverry, Mme Évelyne Didier, MM. Michel Doublet, Daniel Dubois, Alain Fauconnier, Alain Fouché, Serge Godard, Francis Grignon, Didier Guillaume, Michel Houel, Alain Houpert, Mme Christiane Hummel, M. Benoît Huré, Mme Bariza Khiari, MM. Daniel Laurent, Jean-François Le Grand, Philippe Leroy, Claude Lise, Roger Madec, Michel Magras, Hervé Maurey, Jean-François Mayet, Jean-Claude Merceron, Jean-Jacques Mirassou, Robert Navarro, Louis Nègre, Mmes Renée Nicoux, Jacqueline Panis, MM. Jean-Marc Pastor, Georges Patient, François Patriat, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Marcel Rainaud, Charles Revet, Roland Ries, Mmes Mireille Schurch, Esther Sittler, Odette Terrade, MM. Michel Teston, Robert Tropeano, Raymond Vall, René Vestri.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 299 (2010-2011)

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF) : UN STATUT JURIDIQUE SINGULIER	7
A. PAR SES EFFETS	7
1. <i>Ses normes de référence</i>	7
2. <i>Sa portée juridique</i>	8
3. <i>Une notion de compatibilité clairement établie par la jurisprudence</i>	8
B. PAR SA PROCÉDURE D'ÉLABORATION ET DE RÉVISION	9
1. <i>Une révision facultative</i>	9
2. <i>Une décentralisation partielle en 1995</i>	9
3. <i>Une compétence encadrée par l'État</i>	10
C. PAR SON CONTENU	10
II. 2005-2011 : UNE RÉVISION INABOUTIE QUI LAISSE PERDURER L'APPLICATION EN ÎLE-DE-FRANCE DU SDRIF DE 1994	11
A. L'ADOPTION DU SDRIF 2008	13
1. <i>La nécessité d'une révision du SDRIF de 1994</i>	13
2. <i>Le processus de révision</i>	13
3. <i>Un projet adopté en septembre 2008</i>	14
B. L'ADOPTION DE LA LOI SUR LE GRAND PARIS	15
1. <i>L'avis négatif de l'État sur le projet de SDRIF en septembre 2007</i>	15
2. <i>Le refus du Gouvernement de transmettre au Conseil d'État le projet de SDRIF</i>	16
3. <i>La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010</i>	17
C. VERS UN ACCORD ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION	18
1. <i>L'avis négatif du Conseil d'État en octobre 2010</i>	18
2. <i>La conclusion d'un accord sur le schéma de transport en janvier 2011</i>	19
3. <i>Un consensus sur la nécessité de permettre la réalisation des projets incompatibles avec le SDRIF de 1994</i>	20
III. LA POSITION DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE	21
A. LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI	22
B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	22
EXAMEN DES ARTICLES	23
• Article unique Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les dispositions du SDRIF de 2008 compatibles avec la loi sur le Grand Paris et procédure de révision du SDRIF	23

ANNEXE I LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	29
ANNEXE II PROTOCOLE D'ACCORD DU 26 JANVIER 2011 ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION	31

Mesdames, Messieurs,

Près de neuf mois après l'adoption de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris¹, le Sénat est saisi d'une proposition de loi déposée par Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste tendant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France.

Après des mois de conflit entre l'État et la Région, marqué par le refus de l'État de transmettre au Conseil d'État le projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) adopté en 2008, ce texte s'inscrit dans la dynamique récente d'accord entre la Région et le Gouvernement, qui s'est concrétisée le 26 janvier dernier par un protocole relatif aux transports publics en Île-de-France².

Au lendemain de la promulgation de la loi sur le Grand Paris, l'État a transmis le projet de SDRIF 2008 au Conseil d'État, qui a rendu, le 27 octobre 2010, un avis négatif du fait, principalement, de l'incompatibilité entre ce document et les dispositions de la loi précitée.

Dans l'attente de l'adoption d'un nouveau schéma, c'est toujours le SDRIF de 1994 qui s'applique. Or celui-ci bloque la réalisation de nombreux projets particulièrement importants pour le développement économique de la région.

C'est pourquoi le ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, M. Maurice Leroy, et le président de la région Île-de-France, M. Jean-Paul Huchon, se sont mis d'accord, dans le protocole précité, pour faire adopter une disposition législative permettant de débloquent ces projets dans l'attente de l'adoption d'un nouveau SDRIF. **Tel est l'objet principal de la présente proposition de loi, à laquelle votre commission souscrit largement, sous réserve de l'adoption d'un certain nombre d'amendements.**

Après avoir rappelé rapidement le contexte juridique dans lequel s'inscrit la proposition de loi, le présent rapport en détaillera le contenu avant de présenter les modifications que votre commission vous soumettra.

¹ Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

² Dont le texte est joint en annexe au présent rapport.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF) : UN STATUT JURIDIQUE SINGULIER

Né en 1965, de la volonté de l'État de planifier le développement de l'agglomération parisienne, le schéma directeur de la région parisienne, devenu en 1976 le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (SDAURIF), puis le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), est aujourd'hui un **document d'urbanisme singulier**, puisqu'il relève à la fois de l'aménagement du territoire et de la planification stratégique au sens du code de l'urbanisme.

A. PAR SES EFFETS

1. Ses normes de référence

Aux termes de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, le SDRIF doit « **respecter** » les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire, les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général (PIG) relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national (OIN).

Le respect des règles générales d'aménagement et d'urbanisme, qui inclut sans doute l'article L. 110 du code de l'urbanisme¹, est contrôlé de manière minimale par le juge². Il inclut également, dans le silence de la loi, celui de l'article L. 121-1³.

Quant aux PIG et aux OIN, ils sont des instruments permettant à l'État de garantir la prise en compte des intérêts nationaux.

En outre, le SDRIF doit « **prendre en compte** » les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi du 4 février 1995⁴ et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre I^{er} de la même loi.

¹ D'après Gérard Marcou, « Le schéma directeur de la région Île-de-France entre aménagement du territoire et urbanisme », *AJDA* 2004, p. 1403.

² CE, 3 juillet 1998, *Préfet des Yvelines, Lebon*, p. 276.

³ CE, avis du 5 mars 1991, n° 349324, *EDCE*.

⁴ Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

2. Sa portée juridique

Dans son avis du 21 octobre 1997, le Conseil d'État a estimé que le SDRIF est un **document d'urbanisme**.

Aux termes de l'article L. 141-1 précité, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être **compatibles** avec le SDRIF.

En outre, le SDRIF a « **valeur** » de **SCOT** pour l'application de l'article L. 122-2 du code de l'urbanisme : la règle d'urbanisation limitée ne s'applique pas sur les territoires qu'il couvre, disposition qui tient compte du faible nombre de SCOT en Île-de-France : **872 POS ou PLU et 6 SCOT approuvés recouvrant 79 communes** :

- 77 : SCOT de la Brie boisée : 5 communes ;
- 91 : SCOT du val d'Orge: 9 communes/ SCOT du val d'Essonne : 21 communes ;
- 92 : SCOT des coteaux et du Val de Seine : 11 communes ;
- 93 : SCOT Plaine Commune : 8 communes ;
- 95 : SCOT de l'Est du Val d'Oise : 25 communes.

3. Une notion de compatibilité clairement établie par la jurisprudence

La vérification de la compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDRIF a fréquemment été opérée par le juge¹ : « *le rapport de compatibilité entre le SDRIF, d'une part, les schémas directeurs, les POS et les documents d'urbanisme en tenant lieu, d'autre part, et par la suite la portée normative du SDRIF doivent être regardés comme s'appliquant aux **options fondamentales** et aux **objectifs essentiels** de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF telle qu'elle est explicitée par le rapprochement de ses documents graphiques et du rapport qui l'accompagne* »².

Ainsi, sont compatibles les opérations qui ne remettent en cause ni les options fondamentales du SDRIF, ni la destination générale des sols ni la protection des sites³.

¹ Comme le relève Christine Maugüe dans « *Quelques considérations sur le décret du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du SDRIF* », AJDA 2005, p. 2344.

² CE, avis du 5 mars 1991, EDCE 1991.

³ CE, 6 novembre 2000, Commune d'Emerainville, req. n° 210695.

En revanche, le SDRIF n'est pas opposable à des demandes de permis de construire, même si la construction envisagée est contraire à ses orientations¹, ni à un certificat d'urbanisme².

B. PAR SA PROCÉDURE D'ÉLABORATION ET DE RÉVISION

1. Une révision facultative

L'article L. 141 précité précise qu'« *au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France, la région procède à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement* ».

En conséquence, la révision du SDRIF ne revêt **aucun caractère obligatoire**. On relèvera que, pour les SCOT, l'article L. 122-14 du code de l'urbanisme prévoit qu'au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la délibération portant approbation du document, l'établissement public procède à une analyse des résultats de son application et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. **A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.**

Si le SDRIF approuvé en 1994 a retenu une stratégie d'évolution de la région sur 20 ans, cela ne signifiait pas, juridiquement, une obligation de le réviser avant 2015.

2. Une décentralisation partielle en 1995

La procédure d'élaboration et de révision du SDRIF a été modifiée en profondeur par la loi du 4 février 1995³.

Le SDRIF en vigueur, adopté par un décret du 26 avril 1994, a été élaboré sous la seule responsabilité de l'État, après avis du conseil régional et des conseils généraux.

Depuis la loi de 1995, l'initiative de l'élaboration revient soit à la Région, soit à l'État. Celle-ci élabore le document, « *en association avec l'État* », et elle procède à sa révision, également en association avec l'État.

¹ CE, 25 juillet 1985, Commune de Maisons-Laffitte.

² CAA Paris, 18 mai 1999, Commune de Clairefontaine-en-Yvelines, BJDU 1999.

³ Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

3. Une compétence encadrée par l'État

La décentralisation de la procédure d'élaboration et de révision du SDRIF est restée **partielle**, puisque c'est un décret en Conseil d'État qui ouvre la procédure de révision et en détermine l'objet. Un décret en Conseil d'État est également nécessaire pour approuver le schéma.

Comme le relève Christine Maugüe¹, « *L'existence d'un décret d'ouverture est (...) sans équivalent dans les autres procédures d'urbanisme. Le SDRIF est le seul document d'urbanisme pour lequel deux décrets sont nécessaires, l'un pour lancer la procédure l'autre pour la clore* » : on voit donc là la spécificité de ce document.

C. PAR SON CONTENU

Le contenu assigné au SDRIF par les lois du 4 février 1995 précitée et du 25 juin 1999² est **plus large** que celui qui était défini au moment de l'adoption du SDRIF de 1994. Aux termes de l'article L. 141-1 précité :

– le SDRIF a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région :

– il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ;

– il détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements ;

– il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

D'après Gérard Marcou³, l'élargissement de l'objet du SDRIF et le degré de détail de ses prescriptions rencontrent **deux limites** posées par le Conseil d'État dans son avis du 5 mars 1991.

¹ « *Quelques considérations sur le décret du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du SDRIF* », *AJDA* 2005, p. 2344.

² *Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.*

³ « *Le schéma directeur de la région Île-de-France entre aménagement du territoire et urbanisme* », *AJDA* 2004, p. 1403.

La première tient à la nature de document d'urbanisme du SDRIF : ses prescriptions « *ne sauraient (...) s'étendre à des questions étrangères à l'utilisation des sols* ». La seconde est que les prescriptions du SDRIF « *ne sauraient (...) entrer dans un degré de détail qui conduirait à méconnaître tout à la fois la place respective du schéma directeur de la région d'Île-de-France et des documents d'urbanisme, l'autonomie communale et les principes énoncés à l'article L. 110* »¹.

II. 2005-2011 : UNE RÉVISION INABOUTIE QUI LAISSE PERDURER L'APPLICATION EN ÎLE-DE-FRANCE DU SDRIF DE 1994

Lancé en 2005, le processus de révision du SDRIF a abouti à l'adoption, en **septembre 2008**, d'un nouveau projet par le conseil régional d'Île-de-France, que le Conseil d'État a jugé, en **octobre 2010**, incompatible avec les dispositions de la loi de juin 2010 relative au Grand Paris.

L'État et la Région sont parvenus, en janvier 2011, à un accord sur la nécessité de débloquer, dans l'attente de l'adoption d'un nouveau schéma directeur, les projets rendus impossibles par l'application du SDRIF de 1994.

LES GRANDES ÉTAPES DE LA RÉVISION DU SDRIF DE 1994

- **25 juin 2004** : délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision du SDRIF ;
- **21 octobre 2004** : colloque de lancement et publication de : « *Éléments pour un bilan du SDRIF de 1994* » ; « *Le SDRIF de 1994, quel bilan ? Synthèse des points de vue du Conseil régional, de l'État et du Conseil économique et social régional* » ;
- **26 mai 2005** : communication du Président du Conseil régional portant sur les premiers éléments d'orientation du nouveau SDRIF ;
- **31 août 2005** : décret n°2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF ;
- **13 septembre 2005** : mandat du Gouvernement au Préfet de région pour la révision du SDRIF ;
- **14 septembre 2005** : forum et publication de « *Les enjeux à prendre en compte dans la révision du SDRIF, note partagée par le Conseil régional, l'État et le CESR à l'issue de la première phase des ateliers thématiques* » ;
- **mai 2005 - juillet 2006** : ateliers thématiques et territoriaux ;
- **10 mars 2006** : forum ;
- **12 mai 2006** : conférence des intercommunalités ;
- **22 mai 2006** : conférence interrégionale ;
- **8 juin 2006** : avis du CESR sur « *Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF* » ;

¹ CE, avis du 5 mars 1991 précité.

- **23 juin 2006** : délibération du Conseil régional sur « *Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF* » ;
- **juin-juillet 2006** : enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens ;
- **septembre-octobre 2006** : conférences de citoyens ;
- **12 octobre 2006** : avis du CESR relatif à la révision du SDRIF : « *contributions complémentaires du CESR Île-de-France* » ;
- **29 novembre 2006** : les États généraux du SDRIF ;
- **15 février 2007** : délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF ;
- **du 10 mai au 18 juillet 2007** : recueil des avis des chambres consulaires sur le projet de SDRIF ;
- **du 29 juin au 17 juillet 2007** : recueil des avis des conseils généraux d'Île-de-France sur le projet de SDRIF ;
- **5 juillet 2007** : avis du CESR d'Île-de-France relatif au projet de SDRIF ;
- **6 juillet 2007** : avis du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur le projet de SDRIF ;
- **17 septembre 2007** : avis de l'État sur le projet de SDRIF ;
- **15 octobre - 8 décembre 2007** : enquête publique ;
- **11 juin 2008** : remise du rapport de la commission d'enquête sur le projet de SDRIF ;
- **25 septembre 2008** : délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF ;
- **8 octobre 2008** : transmission à la Préfecture de région du projet de SDRIF ;
- **29 avril 2009** : discours du Président de la République présentant les premiers résultats de la consultation internationale « Le Grand Pari[s] de l'agglomération parisienne » et des travaux du secrétariat d'État au développement de la région capitale ;
- **juillet 2009** : transmission du Gouvernement à la Région de l'avant-projet de loi relatif au Grand Paris et échec des négociations sur un protocole d'accord relatif au SDRIF et au Grand Paris ;
- **8 octobre 2009** : délibération du Conseil régional d'Île-de-France demandant au Gouvernement d'approuver le SDRIF, autorisant le Président du Conseil régional à engager une action contentieuse contre le refus du Gouvernement d'approuver le SDRIF et émettant un avis défavorable sur l'avant-projet de loi relatif au Grand Paris ;
- **10 novembre 2009** : courrier du Président du Conseil régional d'Île-de-France au Premier ministre réitérant la demande d'approbation du SDRIF et transmettant la délibération du Conseil régional du 8 octobre 2009 ;
- **17 décembre 2009** : dépôt devant le Conseil d'État d'une requête de la Région d'Île-de-France demandant l'annulation du refus de l'État de transmettre au Conseil d'État un projet de décret d'approbation du projet de révision du SDRIF du 25 septembre 2008 ;
- **3 juin 2010** : promulgation de la loi relative au Grand Paris ;
- **14 juin 2010** : transmission au Conseil d'État d'un projet de décret d'approbation du SDRIF ;
- **30 septembre 2010** : lancement des enquêtes publiques relatives aux projets « Arc Express » et « Réseau du Grand Paris » ;

– **7 octobre 2010** : ordonnance de non lieu de la 1^{ère} sous-section de la section du contentieux du Conseil d'État sur la requête de la Région d'Île-de-France demandant l'annulation du refus de l'État de transmettre au Conseil d'État un projet de décret d'approbation du projet de révision du SDRIF du 25 septembre 2008 ;

– **27 octobre 2010** : avis défavorable de l'Assemblée générale du Conseil d'État sur le projet de décret d'approbation du SDRIF ;

– **26 janvier 2011** : protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France.

A. L'ADOPTION DU SDRIF 2008

Depuis 2005, le Conseil régional d'Île-de-France a engagé un processus de révision du SDRIF de 1994 qui a abouti, en septembre 2008, à l'adoption d'un nouveau projet.

1. La nécessité d'une révision du SDRIF de 1994

En 2004, l'État et la Région ont procédé à un bilan de la mise en œuvre du SDRIF qui a montré qu'un certain nombre de projets d'infrastructures n'avaient plus d'utilité et, qu'en matière de logement, des décalages pouvaient être constatés entre les secteurs prévus par le SDRIF et les besoins réels.

En juin 2004, la Région a officiellement demandé au Gouvernement l'ouverture de la révision du SDRIF. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT), réuni le 14 septembre 2004, « *a pris acte de la demande de la Région d'Île-de-France d'engager, en association avec l'État, la révision de son schéma directeur* ».

Le décret en Conseil d'État du 31 août 2005 a ouvert la procédure de révision. Le Gouvernement a confié, le 14 septembre 2005, un mandat au préfet de région précisant les objectifs et les orientations de l'État pour cette révision.

2. Le processus de révision

Le processus de révision a été mené au sein d'un **comité de pilotage** présidé par le président de la région Île-de-France, associant le préfet de région, le président du conseil économique et social de la région (CESR) et la vice-présidente du Conseil régional chargée de l'aménagement. Ce comité a siégé, pour les grandes étapes, en formation élargie aux présidents des conseils

généraux, aux chambres consulaires et à l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF).

Après l'adoption par la Région, en juin 2006, d'un premier document baptisé « Vision régionale pour l'Île-de-France », le projet a été arrêté le 15 février 2007. Il a été transmis à l'État, au CESR, aux conseils généraux et aux chambres consulaires, qui ont remis leur avis entre le 10 mai et le 17 septembre 2007. Le projet, assorti des avis, a été soumis à enquête publique du 15 octobre au 8 décembre 2007. Le 11 juin, la commission d'enquête a donné un avis favorable à l'unanimité de ses membres, assorti de 4 réserves et de 15 recommandations.

3. Un projet adopté en septembre 2008

Le Conseil régional a adopté, à une large majorité, le projet de SDRIF le 25 septembre 2008. Cette délibération a été soumise au contrôle de légalité de l'autorité préfectorale et le projet a également été adressé au Premier ministre.

Celui-ci se compose de trois parties : un **rapport**, une **carte** de destination générale des différentes parties du territoire, seule carte de portée normative qui doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport, et une **évaluation environnementale**. Le rapport comporte cinq chapitres :

– le **chapitre 1** analyse la place de l'Île-de-France dans le contexte socio-économique mondial, européen et national ;

– le **chapitre 2** fixe des objectifs et orientations en matière de logement (60 000 logements par an), d'emploi, de transports, de préservation de l'environnement et d'équipements ;

– le **chapitre 3** comporte le projet et les orientations pour l'aménagement de l'Île-de-France : il inclut, dans sa dernière partie, les orientations d'aménagement juridiquement opposables, notamment aux documents d'urbanisme ;

– le **chapitre 4** présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF ;

– le **chapitre 5** propose des indicateurs de suivi et d'évaluation.

S'agissant des transports, le chapitre 2 indique que la liaison « **Arc Express** » est le projet d'infrastructure fondamentale et prioritaire du SDRIF et précise qu'elle est « *l'épine dorsale qui structure le projet spatial pour le cœur d'agglomération, en soutenant les projets de construction de logements et de développement économique* ».

Il précise que « *sont concernées, dans le cadre du projet « Arc Express », les opérations suivantes, à entreprendre :*

– étude de réalisation de l’Arc sud-est, fuseau d’étude entre Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand-Arcueil/Bourg-la-Reine RER B (phases 1 et 2) ;

– étude et réalisation de l’Arc sud-ouest, fuseau d’étude : Arcueil/Bourg-la-Reine RER B - Saint-Cloud-Rueil-Malmaison-La défense (phases 2 et 3) ;

– étude et réalisation de l’Arc nord-ouest, fuseau d’étude : La Défense RER A - Saint-Denis (phases 1 et 2) ;

– étude et réalisation de l’Arc nord-est, fuseau d’étude : Saint-Denis-Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand (phases 2 et 3) ».

B. L’ADOPTION DE LA LOI SUR LE GRAND PARIS

Dès 2007, l’État a fait part de son désaccord avec le contenu du SDRIF révisé, au motif que celui-ci manquait d’ambition. La volonté d’élaborer et de faire adopter un projet pour le Grand Paris a ensuite conduit l’État à ne pas transmettre au Conseil d’État le projet de SDRIF.

1. L’avis négatif de l’État sur le projet de SDRIF en septembre 2007

En juin 2007, le gouvernement a demandé à la Région de surseoir à l’adoption du SDRIF et de repousser l’enquête publique. Le Conseil régional a poursuivi la procédure engagée et lancé l’enquête publique.

En septembre 2007, l’État a rendu un avis qu’il a décidé de porter largement à la connaissance du public afin que chacun, lors de l’enquête publique, puisse prendre la **mesure des écarts qui subsistent entre les positions de l’État et du Conseil régional sur ce projet**.

Cet avis indiquait qu’alors que les premiers travaux pour la révision du SDRIF avaient conduit à un accord global entre le Conseil régional, l’État et le CESR sur les enjeux à relever pour le développement futur de l’Île-de-France, des divergences étaient apparues quant à leur traduction **concrète** dans le projet de SDRIF. Le Gouvernement exprimait, par conséquent, sur le document soumis à enquête, des réserves fortes, portant à la fois sur le contenu des dispositions retenues et sur leur fragilité juridique.

Sur le **plan juridique**, il estimait que le document comportait des dispositions inappropriées au regard de la législation, de la réglementation ou de la répartition des compétences entre collectivités. De même, l’imprécision de sa rédaction rendrait le schéma difficile à appliquer. En outre, il relevait que le projet arrêté mélangeait ce qui relève d’intentions du Conseil régional

pour ses différentes politiques, et ce qui relève stricto sensu du SDRIF, document d'urbanisme ayant une valeur prescriptive.

Enfin, il jugeait que **certains enjeux majeurs** pour l'Île-de-France, mais également pour l'ensemble du territoire national, comme la relance de la construction de logements ou le renforcement des facteurs d'attractivité de l'Île-de-France (accessibilité, vision dynamique des pôles de développement, activité économique), n'étaient pas appréhendés de façon satisfaisante pour permettre un développement ambitieux de la région.

Dans le même temps, le 17 septembre 2007, le Président de la République lançait une **consultation internationale** pour l'avenir du Paris métropolitain. Invités à penser à ce que pourrait être « la ville de l'après-Kyoto », dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et d'urbanistes, ont déployé une vision globale selon eux d'une possible ville-monde durable au XXI^{ème} siècle.

En mars 2008, le Président de la République créait le **secrétariat d'État** pour le développement de la région capitale¹.

2. Le refus du Gouvernement de transmettre au Conseil d'État le projet de SDRIF

Pour les raisons exposées dans son avis de 2007, le Gouvernement a refusé de transmettre au Conseil d'État le projet de SDRIF adopté en septembre 2008, au motif que le texte manquait d'ambition pour la région capitale.

Dans un discours prononcé le **29 avril 2009** à la Cité de l'architecture et du patrimoine, le Président de la République a tracé un programme volontariste de dynamisation de la région capitale aux termes duquel il convient de « *penser le développement de Paris dans une perspective beaucoup plus large que les limites du périphérique, que les limites de la petite couronne, beaucoup plus large que celles de l'Île-de-France, (...) penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et de développement des territoires à l'échelle nationale* ».

En juillet 2009, le Gouvernement a transmis à la Région l'avant-projet de loi relatif au Grand Paris et les négociations entre l'État et celle-ci sur un protocole d'accord relatif au SDRIF et au Grand Paris ont échoué.

¹ Cette structure ministérielle a été supprimée en juillet 2010, ses compétences étant transférées au ministère de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire puis au ministère de la Ville.

3. La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010

Déposé à l'Assemblée nationale le 7 octobre 2009, le projet de loi sur le Grand Paris a été définitivement adopté le 3 juin 2010. Ce texte vise :

– la **construction d'une nouvelle ligne de métro automatique de grande capacité**, sur 130 kilomètres, en rocade, unissant Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, projet dit de la « double boucle », en référence au schéma de principe qui en a été présenté par les pouvoirs publics¹ ;

– le développement des territoires situés autour des futures gares de ce nouveau réseau, au moyen d'un outil juridique partenarial inédit, dénommé « **contrat de développement territorial** » ;

– la valorisation du pôle scientifique et technologique établi sur le **plateau de Saclay**.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public, élaboré par la Société du Grand Paris, établissement public créé par le décret du 7 juillet 2010, doit être approuvé par décret en Conseil d'État, après consultation des collectivités territoriales et organisation d'un débat public par la Commission nationale du débat public. La loi a prévu, à cet égard, que soient menées **conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble et celle relative au projet « Arc-Express »**. Ces débats ont été lancés le 30 septembre 2010.

S'agissant des **contrats de développement territorial**, le préfet de région a été missionné pour engager leur négociation. Les territoires prioritaires de contractualisation identifiés sont les suivants :

– **Paris, Le Bourget, au carrefour des flux Roissy-Paris et de l'axe Est-Ouest** : développement centré sur l'aviation d'affaire, le tourisme d'affaire et la formation aux métiers de l'aérien ;

– **La Défense** : cité financière regroupant les activités et services financiers à haute valeur ajoutée (conseils, services informatiques, etc) ;

– **l'Est Parisien et la Cité Descartes** : cluster de réputation mondiale ciblé sur le développement urbain durable ;

– **l'Est de la Seine-Saint-Denis** (Clichy-Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay) : territoire de 230 000 habitants à réintégrer à terme dans le fonctionnement métropolitain, par la redynamisation du tissu urbain, le désenclavement des quartiers et l'amélioration de l'accès aux pôles d'emplois du Bourget, de Roissy et de la Cité Descartes ;

¹ Pour voir le projet de tracé de la double boucle, voir le rapport n° 366 (2009-2010) de M. Jean-Pierre FOURCADE, fait au nom de la commission spéciale du Sénat, déposé le 25 mars 2010, p. 19.

– la **Plaine Saint-Denis-Pleyel** : carrefour stratégique accueillant la future gare TGV internationale et développement d'un cluster ciblé sur les industries de la création, les métiers de l'image et les formations techniques de haut niveau ;

– **Roissy-Villepinte-Tremblay** : pôle dédié aux échanges internationaux et au développement industriel de la logistique ;

– **plateau de Saclay** : cluster scientifique et technologique ;

– le **Sud de Paris** : territoire de la santé et des biotechnologies ;

– **territoire de Confluence** : territoire qui bénéficie d'atouts majeurs, comme la présence de deux fleuves, la Seine et l'Oise, porteur d'une histoire industrielle forte, en pleine reconversion mais porteuse de beaucoup d'espairs pour développer, par exemple, le véhicule du futur, mais aussi, les éco-industries.

Un comité de pilotage a été installé sur chacun des territoires par le préfet de région. A ce stade, ce sont plus de 17 contrats de développement territorial qui pourraient être conclus entre l'État et les collectivités territoriales.

C. VERS UN ACCORD ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION

La Région et le Gouvernement s'étaient mis d'accord, après la promulgation de la loi sur le Grand Paris en juin 2010, sur l'idée d'une transmission du projet de SDRIF 2008 au Conseil d'État, suivie immédiatement de sa mise en révision pour intégrer les éléments du Grand Paris. Mais l'avis négatif rendu par le Conseil d'État sur le projet de décret approuvant le SDRIF 2008 les a contraints à imaginer une solution transitoire pour permettre la réalisation des projets bloqués par le SDRIF de 1994, dans l'attente de l'adoption d'un nouveau document.

1. L'avis négatif du Conseil d'État en octobre 2010

Le 14 juin 2010, le Gouvernement a saisi le Conseil d'État du projet de décret portant approbation du SDRIF contre l'engagement de la Région de mettre celui-ci en révision pour qu'il intègre les options d'aménagement du Grand Paris. La Haute Assemblée a rendu, le **27 octobre 2010, un avis négatif** pour les motifs suivants.

Depuis l'enquête publique, trois lois ont été votées ; la loi « Grenelle I » (août 2009), la loi « Grenelle II » (juillet 2010) et la loi relative au Grand Paris (juin 2010).

Le contenu des lois Grenelle I et II a paru au Conseil d'État sans incidence immédiate sur le projet de SDRIF et pourra être intégré à l'occasion d'une modification ou d'une révision ultérieure.

En revanche, il a indiqué que le réseau de transport public du Grand Paris, prévu par la loi du 3 juin 2010, **diffère dans ses objectifs comme dans ses principales caractéristiques, notamment son étendue et, pour une grande partie, sa localisation, du projet retenu par le SDRIF.**

Le Conseil d'État a, en conséquence, considéré que l'intervention de cette loi était constitutive d'un changement dans les circonstances de droit et de fait qui rend nécessaire, pour que la procédure d'élaboration du schéma puisse être considérée comme régulière, **que soient effectuées de nouvelles consultations et une nouvelle enquête publique.**

En outre, le Conseil d'État a jugé que la loi sur le Grand Paris affectait la **cohérence interne** du projet de SDRIF qui repose de manière très significative sur le projet « Arc Express » et ignore le futur réseau de transport du Grand Paris.

Il a également relevé que, sur les infrastructures de transport et les extensions d'urbanisation, les orientations du projet de SDRIF paraissaient en partie méconnaître la compétence conférée par les dispositions de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme en entrant dans un degré de détail qui n'est pas toujours justifié par la nécessité d'assurer la cohérence des options et objectifs du schéma.

Le Conseil d'État, pour ces raisons, a appelé l'attention du Gouvernement sur la circonstance que la mise en révision immédiate du SDRIF, aussitôt après son approbation, ou la validation législative de ce schéma, en tant qu'il serait contesté par des moyens tirés d'irrégularités procédurales, ne permettrait pas d'apporter au schéma, ni aux documents d'urbanisme locaux et à celles des décisions administratives qui doivent être compatibles avec lui, la sécurité juridique qui leur est indispensable.

2. La conclusion d'un accord sur le schéma de transport en janvier 2011

Le 26 janvier 2011, un protocole d'accord est intervenu entre l'État et le Conseil régional d'Île-de-France, prévoyant **32,4 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2025 dans les transports franciliens**¹.

S'agissant du réseau de transports, l'État et la Région décident, dans ce protocole d'accord, de porter ensemble à la connaissance de la Commission nationale du débat public, une contribution sur les évolutions qui pourraient

¹ Voir protocole en annexe au présent rapport.

être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours.

Le projet commun reprend des éléments d' « Arc Express » et du réseau du Grand Paris. Il prévoit la réalisation, d'ici 2025 :

– des opérations listées en annexe 1 qui sont inscrites au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et qui correspondent à un montant global d'investissement évalué à 18,9 milliards d'euros sur 10 ans et 20,9 milliards d'euros sur 15 ans ;

– des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique « Arc Express » et Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissements évalué à 20,5 milliards d'euros.

Compte tenu des recouvrements entre le Plan de mobilisation et le métro automatique, le montant global consolidé des investissements concernés est évalué à 32,4 milliards d'euros. Les modes de financement envisagés sont énumérés dans le protocole joint en annexe au présent rapport.

Le protocole constate, par ailleurs, le **désaccord** de la Région et de l'État sur la desserte du plateau de Saclay : l'État souhaite un métro automatique opérationnel dès 2020, de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes, alors que la Région souhaite la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau, qui pourra évoluer ensuite vers un tramway.

3. Un consensus sur la nécessité de permettre la réalisation des projets incompatibles avec le SDRIF de 1994

Dans ce protocole d'accord du 26 janvier, la Région et l'État se sont également déclarés favorables pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au SDRIF dans les termes suivants :

« Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France et avec la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF.

L'adoption d'une telle disposition ne devra pas empêcher la possibilité de mise en œuvre des dispositions de droit commun (déclaration

d'utilité publique, déclaration de projet, projet d'intérêt général et contrats de développement territorial) permettant la réalisation de tels projets ».

En effet, un nombre important de projets se retrouvent bloqués en Île-de-France du fait de l'application du SDRIF de 1994, celui-ci classant en espaces naturels des espaces ouverts à l'urbanisation dans le SDRIF de 2008. Sont dans ce cas :

- le Plateau de Vert le Grand (91) ;
- l'aérodrome Melun-Villaroche (77) ;
- la zone d'activités de la Brosse-Montceaux (77) ;
- le secteur entre le sud de la plate-forme de Roissy et Mitry-Compans comprend un projet de zone d'activités inscrit au projet de SDRIF 2008 (urbanisation conditionnelle) (77) ;
- le projet de gare fret (options à l'ouest et au sud de la plate-forme de Roissy), qui est inscrit en espace naturel dans le SDRIF de 1994 (95) ;
- l'extension de la zone d'activité du Val Bréon (77) ;
- la plaine de Montjean, espace classé en espace paysager au SDRIF de 1994 alors que dans le cadre de l'OIN, un projet d'écoquartier serait envisagé ;
- le développement d'une zone d'activité au niveau de l'échangeur de l'A11 à Boinville-le-Gaillard (78) ;
- La Minière (78) ;
- le projet Village Nature (77) ;

A l'inverse, le SDRIF de 1994 comporte des emprises foncières réservées pour des projets routiers aujourd'hui abandonnés¹.

III. LA POSITION DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE

La proposition de loi n° 299 vise essentiellement à débloquer les projets des collectivités rendus impossibles du fait de l'application du SDRIF de 1994. Votre commission, tout en proposant quelques amendements, ne peut qu'en approuver l'objectif.

¹ A103 ente Bobigny et Marne-la-Vallée, liaison A104/RN104, A16 (entre A1 et BIP), A126 entre Saclay et Saint-Cyr l'Ecole, réalisation du barreau C6 (doublement RN20 dans le 91), réalisation d'un boulevard intercommunal entre A6 et RN6 (91).

A. LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article unique de la proposition de loi comporte trois paragraphes :

– le **I** oblige les collectivités territoriales franciliennes qui engagent une révision ou une modification de leur document d'urbanisme à le mettre en compatibilité avec les dispositions du SDRIF adopté en septembre 2008 qui ne sont pas contraires à la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris ;

– le **II** précise qu'aucun document d'urbanisme ne peut être révisé ou modifié pour faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial ou au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, le préfet pouvant suspendre l'entrée en application du document pour ce motif ;

– le **III** prévoit une procédure dérogatoire pour la révision du SDRIF : elle sera ouverte par le décret relatif au tracé du réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessitera pas la consultation des conseils généraux ; elle devra porter au moins sur la mise en œuvre de ce réseau de transport et des contrats de développement territorial.

B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission **souscrit globalement au texte proposé, qui permettra la réalisation de projets importants actuellement bloqués par l'application du SDRIF de 1994.**

Elle vous soumettra, outre **deux amendements** de clarification et de simplification juridique, **deux amendements** tendant à :

– inscrire une date-butoir au 31 décembre 2013 pour l'application de la dérogation prévue au I ;

– rétablir l'avis des conseils généraux, des chambres consulaires et du conseil économique, social et environnemental régional sur le projet de SDRIF, mais en l'encadrant dans un délai de deux mois.

EXAMEN DES ARTICLES

Article unique

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les dispositions du SDRIF de 2008 compatibles avec la loi sur le Grand Paris et procédure de révision du SDRIF

Commentaire : cet article unique comporte trois paragraphes qui :

– prévoient la mise en compatibilité, lors de leur révision ou de leur modification, des documents d'urbanisme avec les dispositions du SDRIF adopté en 2008 compatibles avec la loi sur le Grand Paris ;

– interdisent la révision et la modification d'un document d'urbanisme faisant obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial mentionnés à l'article 1^{er} de cette loi et du schéma de transport prévu à l'article 2 ;

– fixent de nouvelles règles applicables à la révision du SDRIF.

I. Le droit en vigueur

L'article **L. 111-1-1** du code de l'urbanisme prévoit que les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les schémas de secteur doivent être compatibles avec le SDRIF. Son deuxième alinéa précise que si celui-ci est approuvé après l'entrée en vigueur de ces documents, ceux-ci doivent être rendus compatibles avec le SDRIF dans un délai de trois ans.

Son troisième alinéa prévoit que les PLU doivent, en l'absence de SCOT, être compatibles avec le SDRIF, et être également rendus compatibles dans les trois ans, en cas d'approbation ultérieure du SDRIF.

L'article **L. 141-1** du code de l'urbanisme fixe le régime juridique du SDRIF :

– il est élaboré par la Région en association avec l'État ;

– il doit respecter et prendre en compte les règles et schémas énumérés au quatrième alinéa ;

– il détermine la destination générale des parties du territoire, les moyens de protection de l'environnement, la localisation des grades infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi que la localisation préférentielle des extensions urbaines et des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ;

– au terme du sixième alinéa, le conseil régional recueille, pour son élaboration, les propositions des conseils généraux des départements intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires ; à l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis ;

– au terme du septième alinéa, le projet est soumis à enquête publique ;

– la procédure de révision du SDRIF est ouverte par un décret en Conseil d'État, qui en détermine l'objet ; elle est soumise au régime juridique de l'élaboration, et est approuvée par décret en Conseil d'État ;

– les SCOT ainsi que les PLU et cartes communales non couverts par un SCOT doivent être compatibles avec le SDRIF.

2° Les contrats de développement territorial

Visés au II de l'article du présent texte, les contrats de développement territorial sont élaborés à l'initiative du préfet de région ou des communes et établissements publics de coopération intercommunale et doivent :

– garantir la cohérence des projets des collectivités locales avec les orientations et les projets de l'État ;

– favoriser l'émergence de pôles urbains, scientifiques et technologiques au sein desquels les échanges permettront de stimuler l'innovation ;

– intégrer les objectifs du développement durable ;

– permettre la réalisation de l'objectif de construction de 70 000 logements par an, prévu par l'article 1^{er} de la loi sur le Grand Paris.

Ces contrats constituent un outil d'aménagement original par la valeur prescriptive que leur confère l'article 21 de la loi sur le Grand Paris :

– le contrat dresse la liste des **zones d'aménagement différé** dont il prévoit la création, en fixe le périmètre et détermine les bénéficiaires du droit de préemption : la délibération autorisant la signature du contrat vaut avis favorable à la création des ZAD inscrites ;

– le contrat vaut en outre **déclaration de projet** des actions ou opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures pour lesquels il le prévoit. Si ceux-ci sont incompatibles avec le SDRIF ou les documents d'urbanisme, l'autorité administrative engage la procédure de mise en compatibilité, l'enquête publique à laquelle est soumis le projet de contrat devant alors également porter sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

L'État devra décider de l'ouverture des enquêtes publiques dans les **18 mois** qui suivent l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de

transport public du Grand Paris ou, pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public du plateau de Saclay, dans les 18 mois à compter de la publication de la loi sur le Grand Paris, soit avant le 3 décembre 2011.

3° Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

L'article 2 de la loi sur le Grand Paris prévoit que le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade. Le **schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par un décret en Conseil d'État**, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;
- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;
- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy-Charles-de-Gaulle-Chessy-Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly ;
- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;
- la prise en compte de l'intermodalité.

L'article 4 de cette même loi précise que les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un **projet d'intérêt général** au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.

II. Le texte de la proposition de loi

Le I de l'article unique prévoit que, par dérogation aux articles du code de l'urbanisme précités, les SCOT et, en l'absence de SCOT, les PLU, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent, à l'occasion de leur révision ou de leur modification, être rendus compatibles avec les dispositions du SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 compatibles avec la loi sur le Grand Paris, cette dérogation s'appliquant jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le **II** précise que la révision ou la modification d'un document d'urbanisme ne peut avoir pour effet de faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial et du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Son **deuxième alinéa** indique que le préfet peut utiliser la possibilité, reconnue par les articles L. 122-11 (pour les SCOT) et L. 123-12 (pour les PLU), de suspendre l'adoption d'un projet de SCOT ou de PLU qui ferait obstacle aux contrats de développement territorial ou au réseau de transport public du Grand Paris.

Le **III** précise que, par dérogation au 9^{ème} alinéa de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, le décret approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF adopté le 25 septembre 2008.

Son **deuxième alinéa** prévoit que la révision est effectuée par la région Île-de-France en association avec l'État selon les règles fixées au 7^{ème} alinéa de l'article L. 141-1 précité, le schéma révisé étant approuvé par décret en Conseil d'État.

Son **dernier alinéa** précise que cette révision porte au minimum sur la mise en œuvre du décret approuvant le schéma d'ensemble et, s'il y a lieu, sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial.

III. La position de votre commission

Votre commission se félicite du dépôt de cette proposition de loi et souhaite qu'elle soit rapidement examinée par l'Assemblée nationale. Il est en effet urgent de débloquer les projets d'envergure que les maires souhaitent engager sur leur territoire.

Elle vous soumettra, tout d'abord, un **amendement** réécrivant le 2^{ème} alinéa du I afin de fixer une date-butoir au 31 décembre 2013 pour la dérogation ouverte par le premier alinéa. Compte-tenu de la volonté de tous les acteurs de progresser dans la voie d'un accord, et de la nécessité de doter la région francilienne des outils indispensables à son développement, il apparaît souhaitable d'inscrire une date pour inciter à l'accélération des procédures. La date proposée est réaliste dès lors que le projet de décret approuvant le réseau de transport public du Grand Paris, qui vaudra également mise en révision du SDRIF, serait pris avant l'été.

S'agissant du **II**, votre commission vous proposera, par un **amendement**, de supprimer la référence au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, l'article 4 de la loi sur le Grand Paris ayant prévu que les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris constituent des projets d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme, cette référence apparaît superfétatoire.

Au **III**, votre commission vous soumettra, dans un souci de clarification juridique, un **amendement** précisant que le décret relatif au schéma de transports vaudra nouvelle mise en révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France, en supprimant la référence au schéma adopté en 2008.

Elle vous proposera enfin un **amendement** rétablissement l'avis des conseils généraux, des chambres consulaires et du conseil économique, social et environnemental régional sur le projet de SDRIF, mais en l'encadrant dans un délai de deux mois.

Elle a en revanche rejeté un amendement déposé par Mme Odette Terrade et les membres du groupe communiste républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche rétablissant l'obligation de recueillir les propositions des conseils généraux et des chambres consulaires en amont de l'élaboration du SDRIF.

Votre commission n'a pas élaboré de texte. Elle vous soumettra quatre amendements à la proposition de loi.

ANNEXE I

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

I - AUDITIONS PAR LE RAPPORTEUR

Mercredi 2 mars 2011

Conseil régional d'Île-de-France :

– **M. Jean-Paul Huchon**, président du conseil régional d'Île-de-France

– **M. Alain Amedro**, vice-président chargé de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux

– **M. Matthieu Liénard**, conseiller technique aménagement du territoire et Grand Paris

– **M. Sébastien Moreau**, conseiller technique chargé des relations avec le Parlement

Rapporteur de la commission spéciale sur le projet de loi « Grand Paris » :

– **M. Jean-Pierre Fourcade**, sénateur

Association des maires d'Île-de-France (AMIF) :

– **M. Michel Teulet**, président du directoire

Paris Métropole :

– **M. Jacques Jean-Paul Martin**, président

Auteur de la proposition de loi :

– **Mme Nicole Bricq**, sénatrice de la Seine-et-Marne

Société du Grand Paris :

– **M. Marc Véron**, président du directoire

Cabinet de M. Maurice Leroy, ministre de la Ville :

– **M. Thomas Degos**, directeur de cabinet

– **M. Damien Robert**, conseiller, chef du pôle Grand Paris

II. AUDITION DEVANT LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE

Mardi 22 mars 2011 :

– **M. Maurice Leroy, ministre de la Ville.**

ANNEXE II

PROTOCOLE D'ACCORD DU 26 JANVIER 2011 ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION

Préambule¹

Les débats publics relatifs aux projets « Arc Express » et « Réseau du Grand Paris » se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP). Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrage, respectivement le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) de présenter les principes et tracés des deux projets.

Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est également exprimé le souci du public d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation, d'ici 2025, d'un projet en rocade structurant à l'échelle régionale.

Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué en date du 1^{er} décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue « le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Ile de France ».

Devant ces manifestations convergentes de l'expression publique, enrichies par la contribution de l'Atelier international du Grand Paris, l'État représenté par Maurice LEROY, ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et le Conseil régional d'Ile de France, représenté par son président Jean-Paul HUCHON, constatent le rapprochement de leurs points de vue dans les termes suivants :

¹ Sauf mention explicite contraire, les montants sont exprimés en euros CE 2008.

A. Tracés du projet de rocade

L'État et la Région décident de porter ensemble à la connaissance de la CNDP une contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours.

Cette contribution fait l'objet de la carte ci-jointe. Ce projet correspond à un coût prévisionnel de l'ordre de 22,7 Md€ et à une période de réalisation comprise entre 2010 et 2025. Elle ne se substitue, ni n'anticipe le bilan dressé par les commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

• Points d'accord

Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires, soit :

- un « arc Sud », intégrant des éléments communs aux deux projets, proposé dans le cadre des travaux de l'association Orbival permettant d'assurer la desserte par métro automatique de grande capacité des gares suivantes :

- o *Saint-Maur**,
- o Créteil l'Échat,
- o Le Vert de Maison,
- o Les Ardoines,
- o Vitry-centre,
- o Villejuif Louis Aragon,
- o Villejuif Institut Gustave Roussy,
- o Arcueil-Cachan,
- o Bagneux M4,
- o Chatillon-Montrouge,
- o *Clamart- Issy- Vanves**,
- o Issy-les-Moulineaux RER C,
- o Boulogne-Pont de Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin,
- o Saint-Cloud Transilien ;

- un « arc Nord » intégrant des éléments communs aux deux projets entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, soit la desserte par métro automatique de grande capacité de :

- o Bécon-les-Bruyères,
- o Bois-Colombes *en interconnexion avec la ligne J du transilien*,
- o Les Agnettes,
- o Les Grésillons ;

- un « arc Ouest », permettant la liaison de l'arc commun Sud ci-dessus avec La Défense depuis Saint-Cloud et la desserte, par métro automatique à grande capacité, soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont-Valérien / Suresnes.

S'y ajoutent les éléments du projet Arc Express non inclus dans le projet de réseau du Grand Paris, soit :

- un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le ministre de la Ville, à conduire d'ici

le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€ ;

- cette mission associera le conseil général du Val-de-Marne, le conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Atelier international du Grand Paris, la SNCF, RPF, la RATP, ainsi que l'ensemble des collectivités concernées. Elle prendra en considération la proposition de tracé commune aux conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

S'y ajoutent les éléments du projet de Réseau Grand Paris non inclus dans le projet de réseau Arc Express, soit :

- la desserte de Rueil-Malmaison (secteur Rueil 2000) et de Nanterre (secteur des Groues) avec positionnement à Rueil du terminus de la ligne Rueil -La Défense-Saint-Denis Pleyel - Roissy ;
- le prolongement de la ligne 14 du métro, au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, par reprise du tracé issu de la concertation menée par le STIF ;
- la desserte, par métro automatique de grande capacité, de l'Aéroport d'Orly par prolongement de la ligne 14 avec desserte des gares de :
 - o *Maison Blanche**,
 - o Kremlin-Bicêtre,
 - o Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - o *Villejuif-Chevilly-Larue-L'Hay-les-Roses (Chevilly 3 communes) **,
 - o Marché d'intérêt national de Rungis-Porte de Thiais ;
- la réalisation d'un « arc grand Est » permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de :
 - o Champigny-lé-Plant,
 - o Bry-Villiers-Champigny,
 - o Noisy-Champs,
 - o Chelles,
 - o Clichy-sous-Bois-Montfermeil,
 - o Sevrans-Livry,
 - o Sevrans-Beaudottes,
 - o Aulnay,
 - o Le Bourget-Aéroport ;
- la desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte, par métro automatique de grande capacité, de :
 - o *La Courneuve**,
 - o Le Bourget,
 - o Le Bourget-Aéroport,
 - o *Le Blanc-Mesnil**,
 - o Triangle de Gonesse,
 - o Villepinte-Parc des Expositions,
 - o Roissy,
 - o *Le Mesnil-Amelot**.

Dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée par la ligne U du Transilien. A terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles - La Défense seront étudiées.

* Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.

Les tracés ont vocation à être assurés majoritairement en aérien, préférentiellement en viaduc, sous réserve des enquêtes publiques ainsi que des études techniques, environnementales et financières complémentaires détaillées, sur les segments suivants :

- Le Bourget-Aéroport - Villepinte-Parc des Expositions ;
- une partie du segment Orly-Massy.

En termes technologiques, sauf sur les prolongements de la ligne 14 pour lesquels les choix technologiques dérivent de ceux en œuvre sur la Ligne 14 existante, les choix technologiques seront à déterminer dans le cadre des réponses industrielles aux appels d'offre des marchés de réalisation à venir.

- **Point de désaccord**

L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

Pour l'État :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay.

Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère prévue aux articles 141-5 et suivants du code de l'urbanisme. »

Pour la Région :

« La desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. »

B. Financement des investissements en matière de transports publics¹ (cf. annexe 2)

1. Financement des investissements relatifs au Plan de mobilisation et au Réseau de transport du Grand Paris (RTGP)

L'État et la Région décident d'unir leurs efforts afin de permettre la réalisation d'ici 2025 :

¹ Sauf mention explicite contraire, les montants mentionnés dans le présent chapitre sont exprimés en euros valeur 1^{er} janvier 2008 et correspondent aux cumuls sur la période de référence, soit 2010-2025.

- des opérations listées en annexe 1 qui sont inscrites au Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France et qui correspondent à un montant global d'investissement évalué à 18,9 Md€ sur 10 ans et 20,9 Md€ sur 15 ans ;
- des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique Arc Express et Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissement évalué à 20,5 Md€.

Compte tenu des recouvrements entre le Plan de mobilisation et le métro automatique visé par le deuxième alinéa, le montant global consolidé des investissements concernés est évalué à 32,4 Md€.

i. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation -infrastructures de transport

1. Pour la période 2010-2013, correspondant à l'achèvement du contrat de projets en cours :

L'État et la Région s'engagent à mettre en œuvre la première partie du plan de mobilisation constituée :

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements prévus dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Éole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'État et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'État à 1084 M€ courant sur la période 2010-2013. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15 % sollicités auprès des départements et de RPF.

Dans la perspective de pouvoir engager des travaux dès l'horizon 2020, dans le cadre des provisions pour investissements incluses dans le Plan de mobilisation, l'État et la Région conviennent également de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER ;
- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER.

Ils conviennent également de réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectif au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation.

2. Sur les périodes 2010-2020 et 2020-2025 de réalisation du Plan de mobilisation :

Hors ligne 14 et Arc Express, l'ensemble des investissements à réaliser s'élèvent à 9,9 Md€ d'ici 2020, dont :

- 6400 M€ au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1000 M€ pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2500 M€ pour le prolongement d'Éole à l'ouest.

Sur la période 2021-2025, L'État et la Région conviennent de prolonger leur effort afin de financer une provision pour investissements de 2 000 M€ supplémentaires.

Leur financement sera assuré par :

- des financements budgétaires de 8930 M€, dont 5090 M€ de la Région et 2650 M€ de l'État, le solde de 1340 M€ étant sollicité auprès de RPF et des départements ;
- la Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3. ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux estimé à environ 2 Md€. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

Ce financement pourra être complété par une ou plusieurs des dispositions précisées à la section B.3. ci-dessous (modulation de la TIPP, avances remboursables...).

Les financements de l'État sont inscrits sous réserve de la contrepartie de financements régionaux correspondante en application de sa quote-part, les ressources fiscales nouvelles créées par la loi permettant de compléter ces financements. Chaque projet fera l'objet d'un financement spécifique.

Dans le respect des compétences de RPF et de la RATP, le STIF est maître d'ouvrage des projets correspondants ou désigne la maîtrise d'ouvrage de ces projets en application des dispositions de l'article L.1241-4 du code des transports.

ii. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation -accessibilité et matériel roulant

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du Plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

Le financement de ces investissements intègre une participation indirecte de l'Etat estimée à 2 000 M€ sur la période 2010-2025 correspondant aux économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies fiscales sont soit intégralement compensées par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

iii. Financement des investissements relatifs au RTGP 1.

Financement de l'infrastructure

Le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera assuré à partir des ressources suivantes :

- des ressources fiscales à hauteur de 5 530 M€ en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au

foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;

- une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 000 M€ versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1 095 M€ de l'État prenant la forme de l'IFER RATP³ ;
- une participation de la Région et des départements d'Ile-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Etanchéité de la dette

La redevance d'usage due à la SGP et mise à la charge des futurs exploitants du réseau en application des articles 9 et 20 de la loi relative au Grand Paris sera définie par décret pris en Conseil d'État en 2011. Ce décret fixera le plafonnement du montant annuel de cette redevance à 0,8 % du coût d'investissement.

2. Financement des coûts de fonctionnement relatifs au Plan de mobilisation et au RTGP

La mise en service des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. A l'horizon 2020, cet accroissement de charge pourrait représenter 650 M€ pour le plan de mobilisation (hors ligne 14 et Arc Express) et plus de 1 Md€⁴ avec la réalisation complète du RTGP.

S'agissant de cette dernière infrastructure, l'accroissement des charges annuelles induites par sa mise en service bénéficiera des économies fiscales mentionnées au B.1.ii., de l'effet volume induit sur les recettes tarifaires' de l'effet volume induit sur le produit du Versement transport.

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

- d'une part par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations non encore appliquées du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Ile-de-France ;
- d'autre part par une maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau existant, conformément aux conclusions du rapport de la Cour des Comptes datant du 17 novembre 2010.

³ L'IFER RATP est la contrepartie de l'économie fiscale dont bénéficie le STIF du fait de la réforme de la taxe professionnelle (part RATP). Cette dépense fiscale est neutre pour le STIF. Les effets de la réforme de la taxe professionnelle sont intégralement compensés par le budget général de l'État qui supporte donc indirectement l'intégralité de la charge correspondant à l'IFER RATP.

⁴ Coût d'exploitation du réseau de métro automatique estimé entre 400 et 500 M€ en application des coûts constatés sur la ligne 14 du métro automatique (technologie pneu).

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

Conformément au I de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris.

Ce rapport analysera d'une part la mise en œuvre du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique, ainsi que le respect des engagements afférents.

L'État et la Région examineront, sur la base de ce rapport, les dispositions permettant :

- d'élargir aux projets listés à l'article 14 de la loi Grenelle I le bénéfice de la modulation de la TIPP dont la possibilité est ouverte à la Région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi Grenelle II. Cette disposition permettrait de dégager une recette évaluée à 980 M€ et nécessite l'adoption d'une disposition législative ;
- pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation. De telles avances pourraient être consenties sous réserve de la trésorerie disponible de la SGP. Elles seront remboursées de façon à éviter que la SGP ne soit contrainte à s'endetter pour assurer le respect du calendrier de réalisation des projets dont elle est maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'un remboursement plus tardif, l'ensemble des frais encourus par la SGP, et notamment les frais financiers de ses propres emprunts, seraient refacturés ;
- d'élargir les limites de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbains de voyageurs.

Ce rapport fera également le point sur l'état de mise en œuvre des dispositions et recommandations du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Ile-de-France.

C. Coordination entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société du Grand Paris

1. Coordination technique entre le STIF et la SGP

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du I de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris pour l'usage de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que pour le transfert de propriété de ses matériels.

Ce décret fixera les modalités d'association du STIF aux choix techniques préalables à ces transferts ou usages.

A ce titre, le décret prévoira en particulier :

- que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant ;
- que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offre portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir ;
- les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

L'État et la Région s'engagent à trouver les moyens d'un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets sus-mentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011.

D. Mise en œuvre du schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

La Région et l'État s'accordent pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au SDRIF.

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet SDRIF adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France et avec la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF.

L'adoption d'une telle disposition ne devra pas empêcher la possibilité de mise en œuvre des dispositions de droit commun (Déclaration d'utilité publique, Déclaration de projet, Projet d'intérêt général et Contrats de développement territorial) permettant la réalisation de tels projets.

E. Gouvernance de la SGP

Afin d'associer à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la Société du Grand Paris installera sans délai le comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi sur le Grand Paris dont la composition et le fonctionnement sont fixés par le titre III du décret du 7 juillet 2010. A ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation de réseau de transport du Grand Paris.

F. Suivi de l'exécution du protocole

Enfin, la Région et l'État proposeront la mise en place d'un comité de pilotage rassemblant l'ensemble des acteurs concernés par ces opérations de transports, afin de garantir la coordination et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

Annexe 1
Périmètre du Plan de mobilisation transports en Ile-de-France

Période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Études Tunnel Chatelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1000 M€	2017

*(inclus dans le
financement du réseau
de métro automatique)*

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B+ Nord	220 M€	2012
Gare Éole Évangile	120 M€	2015
Tangentielle Nord (phase 1)	450 M€	2014
Tram-train Massy-Évry	280 M€	2017
Métro L8 à Créteil Parc des Sports	85 M€	2011
Métro L4 à Bagneux (phase 2)	260 M€	2017
Métro L12 à Aubervilliers	150 M€	2017
Tramway T2 Pont de Bezons	200 M€	2012
Tramway T5 Saint-Denis-Garges-Sarcelles	160 M€	2012
Tramway T1 Asnières-Gennevilliers	130 M€	2012
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 1)	290 M€	2013
Tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay	350 M€	2014
Tramway T8 St-Denis-Epinay-Villetaneuse	220 M€	2014
Débranchement T4	150 M€	2016
TCSP Sénart-Évry	60 M€	2011
TCSP Pompadour-Sucy	80 M€	2012
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	2013
Pôle de Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	2015
Pôle de Nanterre Université (Phase 2)	40 M€	2015

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	2017
Tangentielle Nord (phase 2)	530 M€	2016
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Évry à Versailles	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Hôpital de Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 à l'est Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 2)	180 M€	2015
Tram-train T4 Bondy-Noisy le sec	70 M€	n.d.
Tramway Tram'Y Évangile	200 M€	n.d.
Tramway RDS	200 M€	n.d.
TCSP Sénart Évry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint Quentin-Orly (suite)	200 M€	n.d.
Etudes (L1, L4, L7, L14, L9, Val Bréon...)	p.m.	n.d.
TCSP Massy Arpajon	p.m.	p.m.

Grands projets	2500 M€	2020
Prolongement d'Éole à l'Ouest		

Exploitation et qualité de service (investissements STIF)

Accessibilité des réseaux	2000	M€
Renouvellement matériel roulant RER A	1300	M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2000	M€

Période 2020-2025

Réserve pour besoins 2020-2025	2000 M€
--------------------------------	---------

Annexe 2
Synthèse des engagements mutuels

Projets initiaux

- 20,9 Md€** - Coût total du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant + prolongement nord de la ligne 14 et arc sud et partie d'arc nord d'Arc Express) à l'horizon 2025;
- 22,7 Md€** - Coût total du projet de réseau de transport du Grand Paris (y compris matériel roulant).

Projets partagés

Les dépenses d'investissement (hors matériel roulant et hors STIF) sur la période 2010-2025 :

- 11,9 Md€** - Coût du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant) ;
- 20,5 Md€** - Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements nord et sud de la ligne 14 et rocade).

⇒ 32,4 Md€ d'investissement dans les transports d'Ile-de-France

Les engagements de l'Etat dans le cadre de l'accord

- 2,65 Md€** - Montant des contributions budgétaires de l'État sur la période 2010-2025 pour la modernisation du réseau existant ;
- 5,1 Md€** - Montant cumulé de la dotation en capital de l'État au profit de la SGP (4 Md€) et de l'IFER RATP correspondant pour l'État à un abandon de ressources au profit de la SGP (1,1 Md€). Le montant de la dotation en capital devrait être libéré au fur et à mesure des besoins de financement de la SGP, soit à partir de 2014 au regard de l'échéancier prévisionnel des dépenses ;
- 2 Md€** (estimation) - Montant des économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies sont soit intégralement compensés par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.
- Au total, l'État investit près de 10 Md€ au bénéfice des transports en Ile-de-France.

Les engagements de la Région et des collectivités territoriales (hors matériel roulant)

- 8,8 Md€** - Montant des financements de la Région, des départements et du STIF pour la modernisation du réseau de transport existant sur la période 2010-2025, ainsi que pour la mise en accessibilité du réseau (investissement STIF) d'ici 2020 ;
- 1,6 Md€** - Montant des financements de la Région, des départements pour la réalisation du métro automatique sur la période 2010-2025 ;
- 0,8 Md€** - Montant de la redevance d'usage payée par le STIF et plafonnée à 0,8 % du coût d'infrastructure.

Au total, la Région, les départements et le STIF s'engagent sur plus de 11 Md€ d'investissements pour les transports en Ile-de-France.

Le matériel roulant

- 1,3 Md€** - Montant des engagements du STIF relatifs à la modernisation du matériel roulant du RER A;
- 2 Md€** - Montant des engagements du STIF relatifs à (acquisition/renouvellement du matériel roulant des opérations inscrites au plan de mobilisation ;
- 2,2 Md€** - Montant des engagements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris.

Les ressources fiscales nouvelles

- 2 Md€** - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles au profit du financement du plan de mobilisation de la région dont :
 - o 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;
 - o 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;
- 5,5 Md€** - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles créées par le PLFR 2010 au profit de la réalisation du réseau de métro automatique, y compris prolongement au nord de la ligne 14 en vue de la désaturation de la ligne 13 dont :
 - o 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;
 - o 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;
- 1,7 Md€** - Montant des ressources fiscales nouvelles créées par la LFR 2010 au profit du fonctionnement du STIF (révision du zonage du Versement Transport).

•=> *Au total 9,2 Md€ de ressources fiscales nouvelles créées au profit des transports en Ile-de-France sur la période 2010-2025.*

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

- 1,0 Md€** - Montant des recettes liées à la modulation Grenelle II de la TIPP qui pourrait être affectés aux projets de transport listés à l'article 14 de la loi Grenelle I ;
- 0,8 Md€** - Montant des recettes liées à une extension de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs.

Non chiffré : - Poursuite de la mise en œuvre du rapport de Gilles CARREZ.