

N° 366

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 25 mars 2010

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission spéciale (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relatif au **Grand Paris**,*

Par M. Jean-Pierre FOURCADE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur ; MM. Laurent Béteille, Bernard Angels, Mme Éliane Assassi, MM. Denis Badré, Jean-Pierre Caffet, Yvon Collin, Philippe Dominati, Yves Pozzo di Borgo, vice-présidents ; Mme Nicole Bricq, MM. Philippe Dallier, Serge Lagauche, Bernard Vera, secrétaires ; MM. Dominique Braye, Christian Cambon, Mmes Claire-Lise Champion, Isabelle Debré, M. Christian Demuynck, Mme Catherine Dumas, MM. Jean-Léonce Dupont, Jacques Gautier, Mme Brigitte Gonthier-Maurin, M. Michel Houel, Mmes Bariza Khiari, Françoise Laborde, MM. Roger Madec, Jacques Mahéas, Hugues Portelli, Mme Catherine Procaccia, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roger Romani, Mme Catherine Tasca, M. Michel Teston, Mme Dominique Voynet.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : 1961, 2008, 2013, 2068 et T.A. 374

Sénat : 123 et 367 (2009-2010)

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| LES PRINCIPAUX APPORTS DE VOTRE COMMISSION SPÉCIALE | 7 |
| INTRODUCTION | 9 |
| EXPOSÉ GÉNÉRAL | 13 |
| I. LE GRAND PARIS : UN VIEUX RÊVE POUR LA CAPITALE, UNE NÉCESSITÉ POUR LA FRANCE | 13 |
| A. UNE AMBITION INDISPENSABLE | 13 |
| 1. <i>Conforter la place éminente de la région capitale dans la compétition internationale des « villes-monde »</i> | 13 |
| a) Paris, une des quatre « villes-monde » actuelles | 13 |
| b) Mais une place à défendre | 14 |
| 2. <i>Le développement de la région capitale : un enjeu national</i> | 15 |
| a) L'Île-de-France, moteur du développement français | 15 |
| b) Le rôle d'impulsion de l'État..... | 16 |
| B. LES CLÉS DE RÉUSSITE DU PROJET | 16 |
| 1. <i>Des transports collectifs modernes, rapides et interconnectés</i> | 17 |
| a) Un réseau de transport public francilien « à bout de souffle »..... | 17 |
| b) Le « nouveau souffle » apporté par le projet de « double-boucle » | 17 |
| 2. <i>Le développement de l'emploi</i> | 21 |
| a) Un bassin d'emploi majeur malgré des difficultés conjoncturelles..... | 21 |
| b) Les promesses du Grand Paris pour l'emploi..... | 22 |
| 3. <i>Le rattrapage des insuffisances de l'offre de logement</i> | 23 |
| 4. <i>Le soutien à la recherche, à l'innovation et à leur valorisation industrielle</i> | 24 |
| a) Un potentiel scientifique, universitaire et industriel exceptionnel mais à entretenir | 24 |
| b) Le pôle en devenir du plateau de Saclay | 25 |
| 5. <i>Le souci du développement durable</i> | 27 |
| II. LE PRÉSENT PROJET DE LOI : LA PREMIÈRE ÉTAPE DE RÉALISATION DU GRAND PARIS | 28 |
| A. LE PROJET DE LOI INITIAL | 28 |
| 1. <i>Des outils juridiques adaptés</i> | 29 |
| a) Une procédure simplifiée de débat public | 29 |
| b) Des structures de pilotage sui generis | 29 |
| c) Des mécanismes de maîtrise du foncier | 30 |
| d) Un outil novateur : le « contrat de développement territorial » | 31 |
| 2. <i>Les dispositions relatives aux transports</i> | 32 |
| 3. <i>Des dispositions protégeant les espaces naturels et agricoles</i> | 33 |
| B. LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE | 33 |
| III. LES APPORTS DE VOTRE COMMISSION SPÉCIALE : DONNER TOUTES SES CHANCES AU PROJET | 36 |
| A. LA MÉTHODE À SUIVRE POUR LE PROJET GLOBAL « GRAND PARIS » | 37 |
| 1. <i>Organiser une concertation loyale avec les collectivités territoriales</i> | 37 |
| 2. <i>Associer la population à l'élaboration du projet</i> | 37 |

| | |
|--|-----------|
| B. ASSURER LA COHÉRENCE D'UN PROJET GLOBAL RELATIF À L'EMPLOI, AU LOGEMENT ET AUX TRANSPORTS DANS LE RESPECT DES OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE..... | 37 |
| 1. Prévoir l'interconnexion du nouveau réseau de transports avec les autres réseaux | 37 |
| 2. Fixer des objectifs ambitieux en matière de création de logements | 39 |
| 3. Conforter les contrats de développement territorial..... | 39 |
| 4. Garantir la préservation des terres agricoles..... | 40 |
| C. FACILITER LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET « GRAND PARIS » | 41 |
| 1. Prévoir un financement clair..... | 41 |
| 2. Mettre en place une gouvernance efficace..... | 43 |
| a) L'établissement public « Société du Grand Paris » | 43 |
| b) L'établissement public de Paris-Saclay..... | 44 |
| c) Paris-Métropole, embryon d'une future assemblée territoriale ? | 45 |
| 3. Sécuriser les outils de mise en œuvre | 46 |
| EXAMEN DES ARTICLES..... | 47 |
| • <i>Article 1^{er}</i> Le Grand Paris : un projet d'intérêt national | 47 |
| • TITRE I ELABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS | 49 |
| • <i>Article 2</i> Le réseau de transport public du Grand Paris | 49 |
| • <i>Article 2 bis</i> Application des recommandations du Grenelle de l'environnement à la conception des parkings autour des gares | 54 |
| • <i>Article 3</i> Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | 55 |
| • <i>Article 4</i> Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris | 65 |
| • <i>Article 5 (articles L. 13-15 et L. 15-9 du code de l'expropriation)</i> Prise de possession après expropriation : lutte contre la spéculation foncière et application de la procédure d'extrême urgence | 69 |
| • <i>Article 6 (articles L. 213-4, L. 212-2 et L. 212-2-1 du code de l'urbanisme)</i> Expropriation de biens soumis au droit de préemption | 72 |
| • TITRE II ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS » | 75 |
| • <i>Article 7</i> Création, missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris » | 76 |
| • <i>Article 8</i> Directoire et conseil de surveillance de la SGP | 82 |
| • <i>Article 9</i> Ressources de l'établissement | 88 |
| • <i>Article 9 bis (nouveau) (article 1530 bis [nouveau] du code général des impôts)</i> Taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif en Île-de-France | 90 |
| • <i>Article 9 ter (nouveau) (article 1599 quater A bis [nouveau] du code général des impôts)</i> Application de l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs en région d'Île-de-France | 93 |
| • <i>Article 10</i> Régime des biens nécessaires au réseau du Grand Paris | 97 |
| • <i>Article 11</i> Participation des établissements publics d'aménagement bénéficiant du réseau du Grand Paris | 99 |
| • <i>Article 11 bis (nouveau)</i> Dissolution de la « Société du Grand Paris » | 100 |
| • TITRE III RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS | 101 |
| • <i>Article 12</i> Exercice de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures du réseau du Grand Paris par la SGP | 101 |
| • <i>Article 13</i> Conventions de co-maîtrise d'ouvrage | 102 |

| | |
|---|-----|
| • Article 14 Missions confiées par la SGP à la RATP, à la SNCF ou à RFF | 103 |
| • Article 15 Délégation de maîtrise d'ouvrage à l'initiative de la « Société du Grand Paris » | 109 |
| • Article 16 Recours étendu aux contrats de partenariat | 113 |
| • Article 17 (article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959) Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris | 115 |
| • TITRE IV DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJETS D'AMENAGEMENT | 119 |
| • Article 18 Contrats de développement territorial | 119 |
| • Article 19 Mise en œuvre des contrats de développement territorial | 126 |
| • TITRE IV bis DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT | 129 |
| • Article 19 bis (article L 302-13 [nouveau] du code de l'urbanisme) Territorialisation des objectifs de production de logements | 129 |
| • TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY | 130 |
| • CHAPITRE I ^{er} Dispositions relatives à l'Établissement public de Paris-Saclay | 130 |
| • Article 20 Création de l'Établissement public de Paris-Saclay | 131 |
| • Article 21 Missions de l'Établissement public de Paris-Saclay | 134 |
| • Article 22 Conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay | 138 |
| • Article 23 Direction générale de l'Établissement de Paris-Saclay | 142 |
| • Article 23 bis Missions du président-directeur général de l'Établissement public de Paris-Saclay | 144 |
| • Article 24 Ressources de l'Établissement public de Paris-Saclay | 145 |
| • Article 25 (article L. 719-14 du code de l'éducation) Transfert des biens immobiliers de l'État à l'Établissement public de Paris-Saclay | 148 |
| • Article 26 (Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public) Exclusion de l'Établissement public de Paris-Saclay du champ d'application de la loi sur la démocratisation du secteur public | 150 |
| • Article 27 Dispositions réglementaires d'application du chapitre I ^{er} | 152 |
| • CHAPITRE II Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique, technologique et agricole sur le Plateau de Saclay | 153 |
| • Article 28 (articles L. 141-5 à L. 141-9 nouveaux et L. 123-12 du code de l'urbanisme) Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay | 154 |
| • Article 29 (article 1er -5 [nouveau] de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959) Plan local de transport | 159 |
| | |
| ANNEXE I COMPTE RENDU DES TRAVAUX DE LA COMMISSION | 165 |
| • Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale (mercredi 13 janvier 2010) | 165 |
| • Audition de M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) (mercredi 27 janvier 2010) | 174 |
| • Audition de MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice-présidents, et de M. Gilles Catoire, secrétaire général, de l'Association des maires d'Île-de-France (mercredi 27 janvier 2010) | 181 |
| • Audition de M. Christian de Portzamparc, architecte, membre de l'Atelier du Grand Paris (mercredi 3 février 2010) | 185 |

| | |
|--|---------|
| • Audition de M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat, chargé du logement et de l'urbanisme, auprès du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (<i>mercredi 3 février 2010</i>) | 190 |
| • Audition de M. Pierre Mongin, président de la Régie Autonome des Transports Parisiens (<i>mercredi 17 février 2010</i>) | 195 |
| • Audition de M. Gilles Carrez, parlementaire en mission sur le financement du projet de transports du Grand Paris (<i>mercredi 17 février 2010</i>) | 199 |
| • Audition de MM. Guillaume Pepy, président de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF, Proximités (<i>mercredi 17 février 2010</i>)..... | 205 |
| • Audition de MM. Bertrand Delanoë, maire de Paris, Pierre Mansat, adjoint chargé de Paris métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, et de Mme Anne Hidalgo, première adjointe chargée de l'urbanisme et de l'architecture (<i>mercredi 24 février 2010</i>)..... | 209 |
| ANNEXE II EXAMEN DES AMENDEMENTS ET ADOPTION DU TEXTE DE LA COMMISSION | 215 |
| ANNEXE III PROGRAMME DES DÉPLACEMENTS DE LA COMMISSION SPÉCIALE | 255 |
| • Organisation d'une table ronde à Orsay (<i>Jeudi 25 février 2010</i>)..... | 255 |
| • Déplacement à Londres (<i>Mardi 2 mars 2010</i>)..... | 256 |
| ANNEXE IV LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES | 257 |
| • Auditions de la commission spéciale | 257 |
| • Auditions du rapporteur ouvertes aux membres de la commission spéciale | 258 |
| ANNEXE V TABLEAU COMPARATIF | 263 |

LES PRINCIPAUX APPORTS DE VOTRE COMMISSION SPÉCIALE

Lors de sa réunion du 25 février 2010, votre commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi relatif au Grand Paris a adopté **97 amendements** au texte du projet de loi issu du vote de l'Assemblée nationale, dont 73 à l'initiative du rapporteur¹. Les principales modifications ainsi apportées sont les suivantes :

– à l'**article 1^{er}**, l'inscription d'un objectif de production annuelle en Île-de-France de 70 000 logements, objectif auquel participent les contrats de développement territorial. En outre, sur proposition de M. Charles Revet, le nouveau réseau devra prendre en compte les interconnexions avec les réseaux ferroviaires et routiers ;

– à l'**article 2**, l'indépendance du financement par l'Etat de ce nouveau réseau de transport et le maintien de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. A l'initiative de M. Christian Cambon, la priorité est donnée dans ces contrats au renforcement de la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité ;

– à l'**article 3**, la nomination du président pressenti du directoire de la « Société du Grand Paris » après son audition par les commissions parlementaires compétentes ;

– **au même article**, à l'initiative de M. Jean-Pierre Caffet, l'intégration dans le dossier du Grand Paris soumis au débat public des modes de financement envisagés ;

– **au même article**, la consultation de « Paris-Métropole » sur le dossier du Grand Paris. Ce syndicat mixte, qui rassemble aujourd'hui une centaine de collectivités de toutes sensibilités, pourrait être le précurseur de la future assemblée territoriale du Grand Paris ;

– à l'**article 6**, la conformité du dispositif proposé au droit de propriété ;

– à l'**article 7**, à l'initiative de M. Christian Cambon, la compétence confiée à la « Société du Grand Paris » de veiller au développement autour des futures gares du métro automatique d'un réseau de transport de surface, s'appuyant essentiellement sur les lignes de bus ;

¹ Sauf précision contraire, les modifications adoptées par la commission spéciale sont issues d'amendements du rapporteur.

– à l’**article 8**, le renforcement de l’efficacité de la « Société du Grand Paris » au travers de deux mesures : d’une part, l’organisation en trois niveaux : un directoire composé de trois personnes, un conseil de surveillance resserré et un comité stratégique ouvert très largement ; d’autre part, sur proposition de M. Laurent Béteille, la désignation d’un préfigurateur avant la mise en place du directoire et du conseil de surveillance ;

– à l’**article 9**, l’attribution à la Société du Grand Paris du produit des baux commerciaux qui seront conclus dans les gares du futur réseau du Grand Paris ;

– l’insertion d’un **article 9 bis** visant à appliquer à l’Île-de-France la taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d’une infrastructure de transport collectif adoptée par le Sénat dans le projet de loi portant engagement national pour l’environnement ;

– l’insertion d’un **article 9 ter** tendant à assujettir à l’imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) le matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France exploitées par la RATP ;

– à l’**article 18**, la consultation de la région et du département concerné sur le projet de contrat de développement territorial, sa soumission systématique à enquête publique et des précisions sur le financement des projets, qui inclura notamment la moitié des excédents dégagés par les opérations d’aménagement ;

– l’insertion, à l’initiative de M. Dominique Braye, d’un **article 19 bis** prévoyant que le préfet de région devra territorialiser l’objectif de construction de 70 000 logements inscrit à l’article 1^{er} ;

– à l’**article 21**, la précision des compétences de l’Établissement public de Paris-Saclay en ce qui concerne la couverture en très haut débit et, sur la proposition de notre collègue Yves Pozzo di Borgo, pour la préservation du patrimoine hydraulique du plateau de Saclay ;

– à l’**article 22**, une nouvelle configuration de la gouvernance de l’Établissement public de Paris-Saclay, comportant la présence d’un membre de la Société du Grand Paris au conseil d’administration et une composition resserrée de celui-ci, ainsi que l’élargissement de la composition et le renforcement des prérogatives du comité consultatif ;

– à l’**article 28**, un amendement présenté par M. Laurent Béteille et un amendement de M. Jean-Pierre Caffet rendu identique, précisant que la zone de protection devra comporter au moins 2 300 hectares de terres consacrées aux activités agricoles situées sur la petite région agricole du plateau de Saclay.

Mesdames, Messieurs,

Saisi du projet de loi relatif au Grand Paris adopté par l'Assemblée nationale le 1^{er} décembre 2009, le Sénat, eu égard à la diversité des sujets traités dans ce texte, a décidé¹ d'en confier l'examen à une **commission spéciale**. La composition de celle-ci assure une représentation proportionnelle des groupes politiques de notre assemblée et a permis d'associer largement les sénateurs franciliens.

La commission spéciale a conduit un **important travail d'écoute** de toutes les parties prenantes du projet d'un « Grand Paris ». Elle a mené, entre janvier et mars 2010, une **cinquantaine d'auditions, visant des institutions, organismes, associations et personnalités**, tous particulièrement concernés par le projet de loi².

Par ailleurs, une délégation de la commission spéciale s'est rendue à Orsay, le 25 février 2010, pour y tenir plusieurs tables-rondes avec l'ensemble des acteurs du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi qu'à Londres, le 2 mars 2010, afin d'examiner les modalités de financement des infrastructures de transport public du « Grand Londres »³.

L'ensemble de ces travaux préparatoires a permis à votre commission spéciale de cerner les enjeux du présent projet de loi, de former son jugement et d'élaborer des propositions.

*

* *

Le projet de loi relatif au Grand Paris s'inscrit dans une dynamique de développement économique et urbain porteuse d'**une ambition majeure : conforter la place éminente de l'Île-de-France, la région capitale, dans la compétition internationale des « villes-monde »**. Il s'avère ainsi pleinement conforme à la vocation première de la politique qui, suivant l'étymologie, consiste à gérer les affaires de la cité. Mais, bien plus largement, c'est une part du rayonnement de la France dans le monde qui se joue ici.

¹ Séance du 9 décembre 2009.

² La liste des personnes entendues figure en annexe du présent rapport. Certaines l'ont été par la commission spéciale elle-même, d'autres par le rapporteur tout en étant ouvertes à l'ensemble des membres de la commission. Les comptes-rendus des auditions devant la commission spéciale, qui ont été publiés, se trouvent reproduits en annexe au présent rapport.

³ Le programme de ces deux déplacements figure en annexe au présent rapport.

Cette ambition s'appuie sur trois projets de grande envergure :

– en premier lieu, 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 publics ;

– en deuxième lieu, 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 »** ;

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

Votre rapporteur prend acte que d'aucuns auraient espéré un projet de loi encore plus ambitieux. Toutefois, **le Grand Paris ne saurait se faire en un jour ni, sans doute, en un seul texte de loi**. Un projet de cette nature nécessite encore de poursuivre tant la réflexion que la concertation, en vue d'aboutir au dispositif le plus consensuel possible, seul à même de garantir son succès. Il devra nécessairement se trouver complété par des dispositions relatives, notamment, à la gouvernance et au financement des structures mises en place.

Tel qu'il se présente, néanmoins, le présent projet de loi fixe les **principes fondateurs d'un projet volontariste, en termes d'aménagement du territoire et de développement économique, et qui entend répondre aux exigences de développement durable** portées par le Grenelle de l'environnement. En outre, la réalisation d'un vaste réseau de transports collectifs autour de Paris, chantier d'une ampleur sans précédent, contribuera immanquablement à créer **des dynamiques et des synergies de nature à faire naître le Grand Paris dans tous les esprits**. Comme l'a souligné le Président de la République dans le discours qu'il a prononcé, le 29 avril 2009, à la Cité de l'architecture et du patrimoine, « *c'est sur le transport que va se jouer la partie la plus décisive* ».

En paraphrasant le propos visionnaire de Robert Schuman à propos de la construction européenne, on pourrait écrire que le Grand Paris « *ne se fera pas d'un coup, ni dans une construction d'ensemble* », mais « *par des réalisations concrètes, créant d'abord une solidarité de fait* ».

*

* *

Eu égard à l'ampleur du projet du Grand Paris, à la multiplicité et à la profondeur de ses enjeux, **neuf principes simples** doivent guider l'action des pouvoirs publics, en la matière, au cours des prochaines décennies. Ils peuvent eux-mêmes s'énoncer simplement :

- un **financement** clair ;
- des outils de **pilotage** efficaces ;
- une concertation loyale avec les **collectivités territoriales** ;
- une association des **citoyens** à l'élaboration des projets ;
- des **transports** collectifs modernes, rapides et interconnectés ;
- le développement de l'**emploi** ;
- la création de **logements** diversifiés et en nombre suffisants ;
- le soutien à la **recherche** et à l'innovation, ainsi qu'à leur valorisation industrielle ;
- le souci du développement durable.

Seul le respect de ces impératifs permettra à Paris et à sa région de demeurer, au XXI^e siècle, non seulement une « **ville-monde** » **attractive**, mais encore une **capitale mondiale de l'art de vivre**.

Le présent projet de loi, en somme, constitue l'« **acte I** » **du Grand Paris**. Les attentes sont fortes : gageons que la suite de la pièce sera rapidement écrite.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LE GRAND PARIS : UN VIEUX RÊVE POUR LA CAPITALE, UNE NÉCESSITÉ POUR LA FRANCE

Si l'idée même d'un « Grand Paris » est ancienne, sa traduction dans les faits représente aujourd'hui une ambition nécessaire au service, non seulement du développement de l'Île-de-France, mais plus largement du rayonnement international et de la croissance économique de notre pays. Le projet, cependant, n'atteindra ces objectifs qu'à la condition de bien prendre en compte certains aspects essentiels.

A. UNE AMBITION INDISPENSABLE

1. Conforter la place éminente de la région capitale dans la compétition internationale des « villes-monde »

a) Paris, une des quatre « villes-monde » actuelles

M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé du développement de la région capitale, lors de son audition par votre commission spéciale¹, a fait valoir qu'une « ville-monde » se définit comme « *un centre organisationnel mondial en matière politique, économique, culturel, scientifique, éducatif, rayonnant dans le monde entier* ». La « ville-monde » ne se caractérise donc pas par la taille de l'agglomération mais par sa **force d'attraction**.

Les caractéristiques de l'Île-de-France permettent à Paris de se classer, sans conteste, comme **l'une des quatre « villes-monde »** aujourd'hui consacrées, aux côtés de New York, Londres et Tokyo.

Grâce à ses sept gares TGV, à la présence sur son territoire des deux plus grands aéroports français – dont le premier d'Europe continentale, Roissy (60 millions de passagers en 2007) – et du premier aéroport d'affaires européen (Le Bourget), grâce également à l'apport de l'axe de la Seine, la région capitale jouit d'une **situation de carrefour** considérable, et apparaît comme **l'interface décisive entre le territoire national et le reste du monde**.

Elle constitue le premier bassin d'emploi européen et la deuxième région en Europe en matière d'investissements étrangers. Son produit intérieur brut (PIB) représente environ 4,5 % du PIB de l'Union européenne, grâce en particulier à la présence de nombreuses entreprises multinationales et à une

¹ Audition du 13 janvier 2010.

forte densité de sièges sociaux, dans la capitale et dans le quartier de la Défense notamment.

En outre, Paris constitue la première destination touristique au monde. A cet égard, on ne saurait oublier le rôle essentiel des parcs d'exposition de Paris Nord-Villepinte, du Bourget ou encore de la Porte de Versailles, qui drainent chaque année des millions de personnes.

Enfin, la région capitale dispose de nombreux **pôles de développement économique fondés sur la connaissance et l'innovation**, « *clusters* »¹ fortement porteurs de croissance. L'Île-de-France, en effet, possède un potentiel scientifique, universitaire et industriel considérable. L'étude d'impact jointe au présent projet de loi dans sa version initiale identifie ainsi **neuf « clusters »** : le plateau de Saclay, Orly-Rungis, Roissy-Villepinte, La Défense-Nanterre-Rueil, Plaine-Commune, Champs-sur-Marne-Cité Descartes, Evry, Seine-Oise et Montfermeil-Clichy-sous-Bois. Au moins deux d'entre eux – le plateau de Saclay et La Défense – ont déjà une **vocation internationale** affirmée.

b) Mais une place à défendre

La prééminence actuelle de la région capitale doit non seulement être **conservée**, mais aussi **défendue**, comme l'a souligné M. Christian Blanc lors de son audition précitée. En effet, **la concurrence est grande** : Berlin, Madrid, Milan, Francfort, en Asie Shanghai, Pékin ou Bombay, et encore Los Angeles, peuvent prétendre à appartenir bientôt au « club » des « villes-monde ».

Or, au cours de ces dix dernières années, Paris a connu une croissance de 2 % seulement, deux fois inférieure à celle de Tokyo, Londres et New-York. Par ailleurs, l'Île-de-France connaît une **perte d'attractivité globale** qu'il convient d'enrayer.

Certes, l'excédent naturel de la région est exceptionnel (43 % de l'excédent naturel français), et le solde migratoire positif en ce qui concerne les jeunes entre 20 et 29 ans (plus de 100 000 habitants entre 2000 et 2005). Mais **la région capitale perd de son attractivité pour les plus de 30 ans** et, globalement, **perd des habitants**. Il est donc essentiel qu'elle renforce les éléments concourant à la **qualité de vie**, en mettant en œuvre, à cet effet, les objectifs précis présentés ci-après.

Pour le reste, **Paris ne conservera son rayonnement international qu'en développant ses interfaces avec le monde**, c'est-à-dire ses aéroports

¹ Le « cluster », qu'on peut traduire par « grappe », peut se définir comme un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires. Ce concept a inspiré la politique des « pôles de compétitivité ».

internationaux, ses gares TGV, ainsi que la façade maritime que lui offrent Le Havre et Rouen.

Ce dernier point mérite un mot spécifique : **aucune « ville-monde » ne s'est développée et ne peut espérer prospérer sans un port puissant**¹. Les ports du Havre et de Rouen – dont la coopération, d'ailleurs, doit être renforcée, en vue de faire face à la forte concurrence des ports étrangers de l'Europe du Nord et de l'Asie – ont naturellement vocation à constituer la **façade maritime** privilégiée du Grand Paris. Il ne s'agit pas de construire une aire urbaine continue jusqu'au Havre, mais de faire de la Seine **un axe de développement du Grand Paris**, ainsi que l'idée en a opportunément été suggérée².

Plus généralement, il est intéressant que des économistes³ montrent l'existence d'une **très forte corrélation entre le taux de croissance économique d'un pays et la qualité de ses infrastructures de transports**, sans toutefois pouvoir établir de lien de causalité entre ces deux phénomènes. En réalité, toute société développée a besoin d'infrastructures performantes pour relier les hommes, tandis que des routes et réseaux de transports publics, intelligemment conçus, permettent de favoriser la spécialisation, de trouver les économies d'échelles utiles, d'engendrer des gains de productivité et de stimuler l'innovation. En outre, on ne saurait omettre que l'utilisation de transports efficaces accroît le bien-être des usagers, notion que les analyses économiques peinent à prendre en compte.

2. Le développement de la région capitale : un enjeu national

a) L'Île-de-France, moteur du développement français

Le développement du Grand Paris représente une chance pour la France tout entière. Comme l'a très justement noté notre collègue Philippe Dallier, « *il est de l'intérêt national que Paris soit très fort en Europe pour pouvoir tirer le territoire national*⁴ ».

La concrétisation d'un tel projet a été trop longtemps différée, sans doute en raison de la volonté de développer des « métropoles d'équilibre », à la suite du constat bien connu, dressé par Jean-François Gravier en 1947, sur « *Paris et le désert français* ». Partant de cette idée, la politique d'aménagement du territoire s'est évertuée à favoriser le

¹ Cf. les travaux de M. Philippe Subra, géographe spécialiste de géopolitique.

² Cf. notamment les propositions de M. Antoine Grumbach, architecte, à l'occasion de l'appel à projets lancé par le Président de la République en 2009. Cf. les rapports de notre collègue Revet sur la réforme des ports maritimes.

³ MM. Michel Didier et Rémy Prud'homme, Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Conseil d'analyse économique, 2007.

⁴ Rapport d'information n° 262 (2007-2008) sur les perspectives d'évolution institutionnelles du Grand Paris, fait au nom de l'observatoire de la décentralisation, avril 2008.

développement de métropoles régionales, appelées à contrebalancer l'influence dominante de l'Île-de-France dans la vie économique, politique et sociale de notre pays. Mais une telle approche, pertinente en soi, et qui a en effet permis les rééquilibrages nécessaires, ne peut plus suffire à l'heure des « villes-monde ».

Non seulement le développement de l'Île-de-France ne se fera pas au détriment des autres régions françaises, mais, bien plus, **l'attractivité de la région parisienne se présente, plus que jamais, comme un atout essentiel pour l'économie de l'ensemble du territoire national.**

Cet effet d'entraînement joue en particulier sur le « grand bassin parisien », avec lequel Paris se trouve en interaction permanente. Cette zone qui, telle qu'elle est définie par la DATAR¹, couvre 20 départements et 6 régions, regroupe au total plus de **30 % de la population française** (dont 19 % pour la région d'Île-de-France elle-même) et près de **40 % du PIB** (dont 28 % pour l'Île-de-France).

b) Le rôle d'impulsion de l'État

C'est précisément parce que la région capitale constitue un moteur de la croissance nationale que, garant de l'intérêt général, **l'État se trouve parfaitement fondé à favoriser son développement.** Néanmoins, deux « règles d'or » doivent être respectées, partie intégrante des grands principes devant guider la construction du Grand Paris, plus haut cités :

- d'une part, la concertation loyale avec les collectivités territoriales ;
- d'autre part, l'association des citoyens à l'élaboration des projets.

Le Président de la République, dans son discours précité du 29 avril 2009, a parfaitement résumé la situation : « *Le Grand Paris, c'est l'État qui prend ses responsabilités, c'est l'État qui se donne les moyens juridiques d'agir, mais c'est aussi l'État qui associe, qui ne décide pas seul, c'est l'État qui donne l'impulsion nécessaire mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous.* »

B. LES CLÉS DE RÉUSSITE DU PROJET

L'ambition du Grand Paris ne se traduira de façon tangible, et ne pourra trouver le succès, qu'à la condition **que cinq enjeux cruciaux soient pris en compte, des objectifs devant être précisément fixés et résolument poursuivis en ces domaines : les transports, l'emploi, le logement, la recherche, enfin le développement durable.** Ce sont là, en effet, les clés de réussite du projet, qu'il convient de faire jouer de façon concomitante.

¹ Cf. le rapport « Les villes du grand bassin parisien », 2006.

1. Des transports collectifs modernes, rapides et interconnectés

a) Un réseau de transport public francilien « à bout de souffle »

Le maillage du réseau de transport public en Île-de-France est l'un des plus denses et des plus efficaces au monde, et les investisseurs étrangers reconnaissent très largement cet avantage par rapport à ce qu'offrent les pays concurrents. En particulier, le réseau du métro assure une parfaite desserte de Paris *intra-muros*, grâce à des trains réguliers et des stations peu éloignées entre elles.

Toutefois, pour les usagers des transports qui vivent en banlieue parisienne et qui y travaillent, force est de constater que **le réseau actuel, conçu en radiales à partir du centre de la capitale, ne répond plus aux attentes**, notamment pour assurer les transferts entre le nord et le sud, et entre l'est et l'ouest de la région. Certes, le temps de trajet en transport en commun demeure stable en Île-de-France, depuis vingt cinq ans, s'établissant aux alentours de 80 minutes par jour ; mais cette moyenne recouvre de fortes disparités, et occulte les temps de transports considérables assumés par certains Franciliens¹. Cette organisation surannée des transports publics explique en partie le fait que **plus des deux tiers des déplacements réalisés, en Île-de-France, au moyen d'un véhicule privé – automobile ou deux-roues –, concernent les déplacements de banlieue à banlieue.**

En outre, pour les usagers étrangers, qu'ils soient en France pour des raisons touristiques ou professionnelles, il n'est pas acceptable de devoir effectuer un trajet en RER de trente minutes à une heure, afin de rejoindre Paris à partir des aéroports internationaux d'Orly ou de Roissy-Charles de Gaulle.

Face à cette organisation « à bout de souffle », **il s'agit désormais de changer de paradigme, d'opérer une rupture** dans notre conception de l'organisation des transports publics. Après les révolutions qu'ont représentées le métro au début du XIX^e siècle et le RER dans les années 1960, le temps est venu d'accomplir un nouveau saut qualitatif dans les transports publics franciliens, et de repousser la frontière du périphérique parisien, qui bride aujourd'hui le développement de la région francilienne.

b) Le « nouveau souffle » apporté par le projet de « double-boucle »

Le projet de nouveau réseau de transport public associé au Grand Paris ne connaît vraisemblablement pas d'équivalent dans les autres grandes

¹L'étude réalisée par l'Observatoire social de Lyon, à la demande de l'Observatoire régional de la santé au travail en Île-de-France, relève des disparités importantes selon les zones de résidence : d'1 h 30 pour les parisiens à 2 h 35 pour les habitants de Seine et Marne (février 2010).

métropoles du monde. La « double boucle » consistera en une **nouvelle ligne de 130 kilomètres** environ, unissant en rocade Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France. Elle doit être réalisée entre les deux couronnes franciliennes et permettre la circulation, à haute fréquence, d'un **métro automatique** sécurisé, de grande capacité, similaire à celui de la ligne 14 inaugurée en octobre 1998 et à fonctionnement potentiellement permanent.

Il faut ici faire justice de quelques idées erronées. Ce nouveau métro n'est pas réservé à une « élite », cosmopolite et travaillant dans les pôles de compétitivité ; il n'est pas exclusivement destiné à répondre aux besoins des cadres dirigeants d'entreprises internationales. Il serait également faux de croire que l'on prépare ici l'avenir de la région capitale, et donc de la France, en sacrifiant le présent et les attentes des Franciliens. Ce projet est largement justifié par les besoins avérés, et son coût n'est pas démesuré.

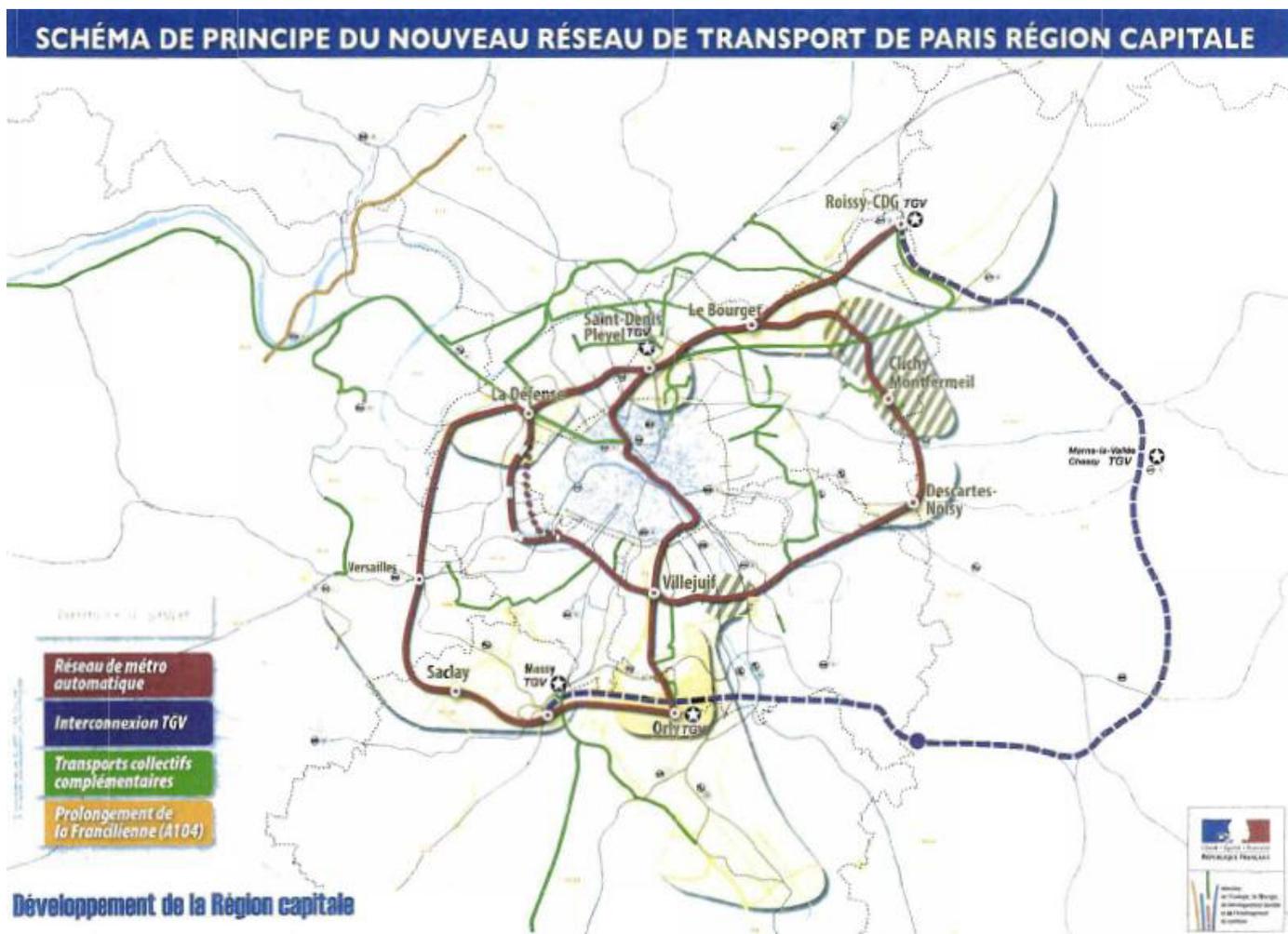
En premier lieu, **le nouveau réseau améliorera significativement la qualité de vie des Français tout en renforçant l'attractivité du territoire.** D'après les études menées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), le futur métro permettra de mettre La Défense à moins de 20 minutes de tout le nord des Hauts-de-Seine et de l'ouest de la Seine-Saint-Denis, et à moins de 15 minutes des communes de Clichy et de Saint-Ouen, comme d'une partie de la Seine-Saint-Denis. Depuis Villejuif, tous les quartiers de Paris, les deux tiers des Hauts-de-Seine et la majeure partie du Val-de-Marne seront accessibles en moins de 45 minutes. La « double-boucle » répondra donc directement aux attentes les plus fortes de nos concitoyens en matière de transports, en diminuant notablement les temps de trajet tout en favorisant la croissance des pôles de développement économique.

En deuxième lieu, **la réalisation de cette « double-boucle » ne se fera pas au détriment de l'amélioration du réseau actuel de métro et de RER.** Le Président de la République et le Gouvernement s'y sont engagés et les améliorations attendues de la mise en œuvre de ce projet ne pourront en effet prospérer qu'à cette condition.

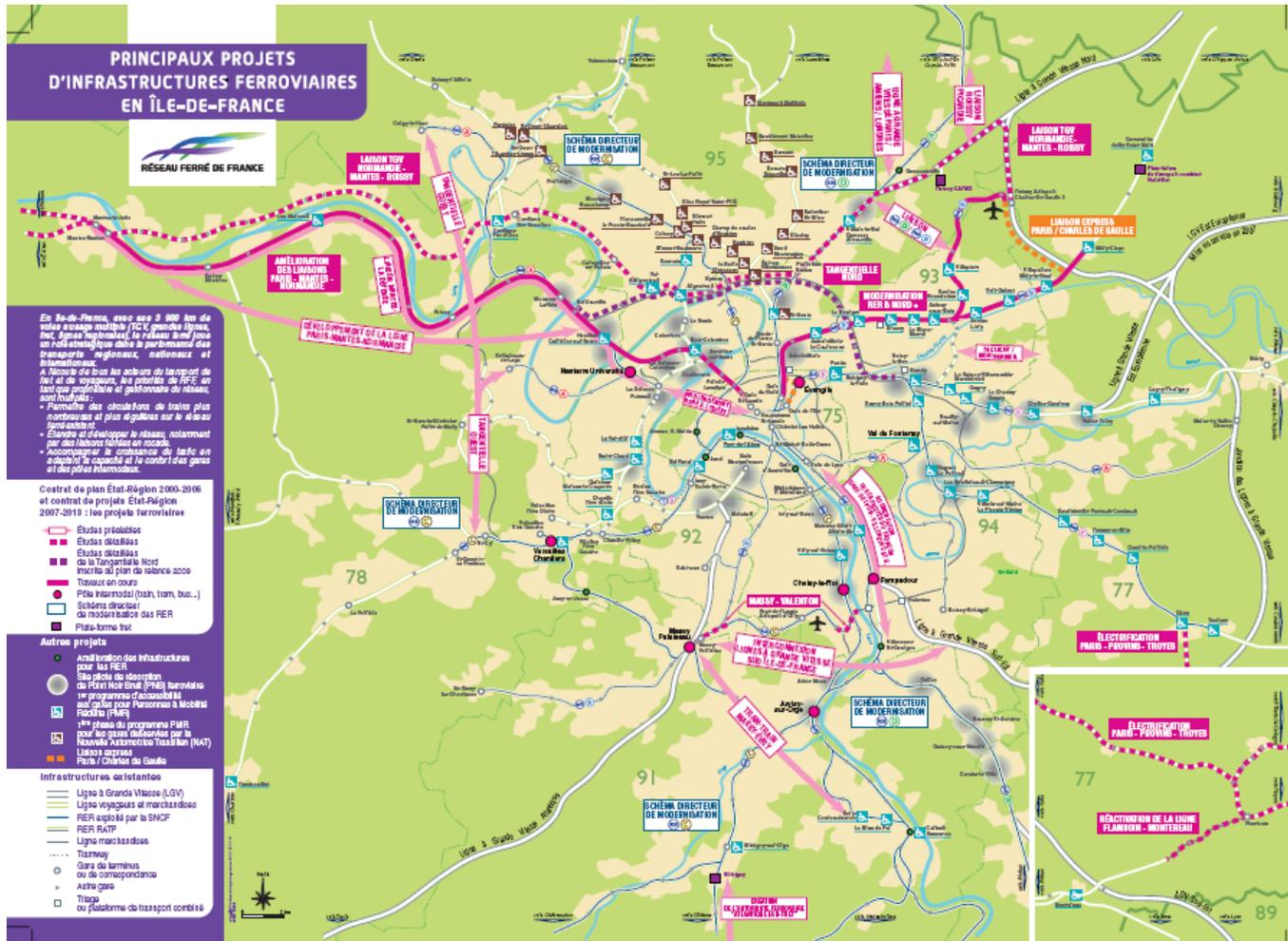
Enfin, **le coût estimé pour la construction et l'exploitation de ce nouveau réseau n'est pas exorbitant.**

D'une part, en ce qui concerne la **construction**, il convient de comparer le coût, évalué à hauteur de 21 milliards d'euros par le Gouvernement, avec celui du projet britannique *Crossrail*, dont le bureau de votre commission spéciale a pris connaissance lors de son déplacement, le 2 mars 2010, à Londres. Ce dernier projet consiste à construire, d'ici 2016, un train de type RER destiné à relier les banlieues ouest et est de Londres, en passant par le centre de cette ville, pour un coût de 15,9 milliards de livres Sterling.

LE PROJET DE TRACÉ DE LA « DOUBLE BOUCLE »



LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE



Source : Réseau ferré de France.

Par surcroît, la « double-boucle » permettra vraisemblablement d'éviter l'engagement de projets de moindre envergure et, par là même, d'économiser des deniers publics.

D'autre part, en ce qui concerne l'**exploitation** du futur réseau, le coût estimé par le Gouvernement est inférieur de 30 à 50 % à celui d'une ligne classique de métro. En outre, le trafic d'un réseau « bouclé » s'avère supérieur de 40 % environ par rapport à celui d'un réseau « ouvert »¹. Par conséquent, l'exploitant du réseau pourra percevoir, si le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) l'y autorise, des recettes de tarification importantes qui couvriront tout ou partie de ses coûts. À cet égard, il convient de noter que les recettes issues de la billetterie, actuellement, ne couvrent que 20 à 30 % des coûts de fonctionnement du réseau de transport public francilien, contre pratiquement 100 % pour le Grand Londres².

Plus généralement, il s'agit de garder à l'esprit que cette nouvelle infrastructure aura une durée de vie de plusieurs décennies : de même que personne, aujourd'hui, ne remet en cause le métro ou le RER, nul, dans vingt ans, ne s'interrogera sur le bien-fondé et la pertinence de la « double-boucle ».

2. Le développement de l'emploi

a) Un bassin d'emploi majeur malgré des difficultés conjoncturelles

L'Île-de-France, qui contribue à hauteur de 28 % au PIB national comme indiqué précédemment, rassemble **22 % des emplois de la métropole. Premier bassin d'emploi en Europe**, la région offre environ **5,3 millions d'emplois**, dont 90 % sont des emplois salariés. Les services marchands y sont plus nombreux, en proportion, que sur le reste du territoire national, notamment les activités de conseil et d'assistance, les activités financières et immobilières, ainsi que la recherche et développement et les activités culturelles. Malgré la baisse persistante des emplois, l'Île-de-France reste la première région industrielle du pays. Elle concentre par ailleurs **près de la moitié des « emplois métropolitains supérieurs »**, fonctions à forte valeur ajoutée.

Cependant, la croissance de l'emploi francilien, déjà plus modérée que dans les autres régions avant 2000, s'est montrée faible depuis lors, tandis que le taux de chômage, qui s'avérait traditionnellement plus bas qu'en province, tend à rattraper le niveau moyen de la métropole. Ce phénomène se trouve accentué par la crise actuelle. Ainsi, au troisième trimestre 2009,

¹ Cf. *l'audition par votre commission spéciale de M. Pierre Mongin, président de la RATP, le 17 février 2010.*

² *Information fournie par Transport for London à votre rapporteur.*

l'Île-de-France enregistrait un **taux de chômage de 7,9 %, contre 9,1 % en France métropolitaine** ; elle comptait 4,1 millions de salariés dans le secteur concurrentiel hors agriculture. L'emploi francilien a enregistré une baisse continue pendant trois trimestres, situation inédite depuis 2003.

Toutefois, **les atouts économiques de la région, à moyen terme, sont de nature à lui permettre de surmonter cette conjoncture difficile** et d'accélérer son rythme de croissance et de création d'emplois. En particulier, il convient de souligner la **diversification économique du bassin parisien**, qui permet à la plupart de ses grands pôles de se positionner sur tout ou partie de chaque filière concernée : chimie-pharmacie à Nanterre, Boulogne, Paris et Orsay ; automobile dans l'ouest francilien (Boulogne, Nanterre, Cergy, Versailles) ; agro-alimentaire à Paris et Nanterre ; secteurs « logistiques » à Paris et Roissy. Dans le contexte de la mondialisation, cette diversification, jointe à un niveau d'excellence reconnu dans de nombreux domaines, constitue un atout économique essentiel.

b) Les promesses du Grand Paris pour l'emploi

Le projet du Grand Paris, par le développement de l'activité économique qu'il a pour objet de dynamiser, est de nature à susciter une importante création d'emplois dans tout le bassin parisien. Ainsi, d'après l'étude d'impact annexée au présent projet de loi, en ce qui concerne la mise en place du **réseau de transport public** du Grand Paris, « *l'objectif est de favoriser la création d'un million d'emplois supplémentaires en Île-de-France sur les quinze prochaines années* ». Ces emplois seront tant créés que maintenus, directement ou indirectement, grâce au projet.

Il est précisé qu'une croissance de 1 % du produit intérieur brut régional représenterait une création de richesses à hauteur de 5,3 milliards d'euros ; ce point de croissance supplémentaire permettrait au taux de croissance francilien de se rapprocher de celui des autres « ville-monde ».

Chaque grand pôle stratégique de développement (« *cluster* ») de la région métropole sera naturellement une source essentielle de cette croissance, à commencer par les neuf pôles qui ont déjà été identifiés par le Gouvernement, cités plus haut. En ce qui concerne le **pôle technologique et scientifique du plateau de Saclay**, dont le présent projet de loi organise la constitution, l'étude d'impact précitée fait ainsi état d'un objectif de « *création de 50 entreprises innovantes par an dès 2012 et de 150 à 200 entreprises innovantes par an en 2020. En ne considérant que les emplois créés durant les 5 premières années d'existence des PME considérées, ceci correspond à la création de plus 2 000 emplois de haute technologie par an en 2020.* » Le développement des interactions entre les centres de recherche, les structures académiques et les entreprises implantés sur ce territoire devrait favoriser la croissance économique de celui-ci ; une croissance de 0,5 point supplémentaire par an est escomptée à l'horizon 2020, ce qui « *devrait se*

traduire par la création de l'ordre de 1 600 emplois supplémentaires par an à cette même période ».

3. Le rattrapage des insuffisances de l'offre de logement

La grave crise que traverse la région d'Île-de-France en matière de logement est bien connue. Comme l'a relevé M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, lors de son audition devant votre commission spéciale¹, cette crise explique que la région perd, chaque année, des habitants. Logiquement, **le logement constitue, à côté des transports, la première préoccupation des franciliens.**

Plusieurs chiffres illustrent cette situation. Depuis 15 ans, la production francilienne de logements oscille **entre 35 000 et 45 000 logements par an**. Sur la même période, **la part de la région dans la construction nationale de logements est passée de 17,1 % à 10,7 %**. L'application du droit au logement opposable (DALO) en Île-de-France est révélatrice de la gravité de la situation : la région représente 64 % de l'ensemble des recours déposés en France. De plus, alors qu'au niveau national, 43 % des personnes reconnues prioritaires ont été relogées ou hébergées, seules 25 % l'ont été en Île-de-France. La situation est particulièrement tendue en ce qui concerne **le logement social**, puisqu'on comptait, en janvier 2006, plus de 370 000 demandeurs de logements sociaux inscrits (dont 35 % sont déjà locataires d'un logement social) pour près de 100 000 attributions annuelles (dont environ 30 à 35 % d'attributions pour des demandeurs déjà présents dans le parc).

Afin de répondre à cette crise, qui nuit à l'attractivité de la région capitale, **une politique ambitieuse en matière de logement**. Il est particulièrement important de **développer l'offre de logements sur tous les segments** : logements locatifs sociaux ou très sociaux, programmes en accession sociale, mais aussi **logements locatifs intermédiaires, dont le développement est un enjeu crucial pour les classes moyennes franciliennes du fait du niveau très élevé des loyers dans le parc privé**. C'est pourquoi le Président de la République a affirmé, lors de son discours précité du 29 avril 2009, que, « *pour résorber le déséquilibre entre l'offre et la demande, il faut construire davantage : 70 000 logements par an soit plus du double du rythme actuel. C'est l'objectif que nous devons nous fixer.* »

¹ Audition du 3 février 2010.

4. Le soutien à la recherche, à l'innovation et à leur valorisation industrielle

a) Un potentiel scientifique, universitaire et industriel exceptionnel mais à entretenir

Le bassin parisien occupe, **en termes de recherche et d'innovation, une position exceptionnelle au niveau français comme européen**. L'Île-de-France possède en effet le plus fort potentiel scientifique, universitaire et industriel des régions françaises, ainsi que des établissements de formation professionnelle et d'enseignement supérieur éminents, de niveau international.

En 2002, **plus de 55 % des dépôts de brevets, en France, ont eu lieu dans le bassin parisien**, et plus de **60 % des projets français du Programme commun de recherche et développement technologique (PCRDT)** de l'Union européenne se réalisent avec au moins un partenaire localisé dans le bassin parisien ; celui-ci totalise **37 % de l'offre nationale de formation en masters** et se distingue par une forte internationalisation des liens de coopération scientifique¹. Quelque **78 000 chercheurs** vivent sur le territoire francilien et la région représente au total **42,5 % des dépenses nationales en recherche et développement**².

Pourtant, comme le fait justement valoir l'étude d'impact précitée du présent projet de loi, **rien n'est acquis en la matière**. Ce fort potentiel requiert d'être maintenu à son niveau d'excellence, entretenu afin de contribuer pleinement à la croissance économique nationale. Un effort soutenu d'anticipation et d'innovation, tant sur plan économique que sur celui de l'urbanisme, est nécessaire en vue d'**enrayer les signes de perte de compétitivité, de visibilité et d'attractivité du dispositif francilien de recherche et d'innovation qui, çà et là, ont pu apparaître** récemment.

Le modèle des **pôles stratégiques de développement économique** retenu par le Gouvernement, destiné à amplifier en Île-de-France la politique des pôles de compétitivité mise en œuvre depuis 2006, constitue une réponse appropriée aux défis de la compétition internationale et au modèle économique mondial actuel, fondé sur l'innovation. Ces « plates-formes » de centres d'enseignement supérieur, de laboratoires de recherche et d'entreprises de pointe permettront le développement de synergies entre leurs composantes, et celui de toutes les interactions souhaitables entre les mondes de la recherche, de la formation et de l'industrie.

¹ DATAR, rapport « Le fonctionnement métropolitain du bassin parisien. Du bassin parisien à la région économique de Paris, 2004-2008 ».

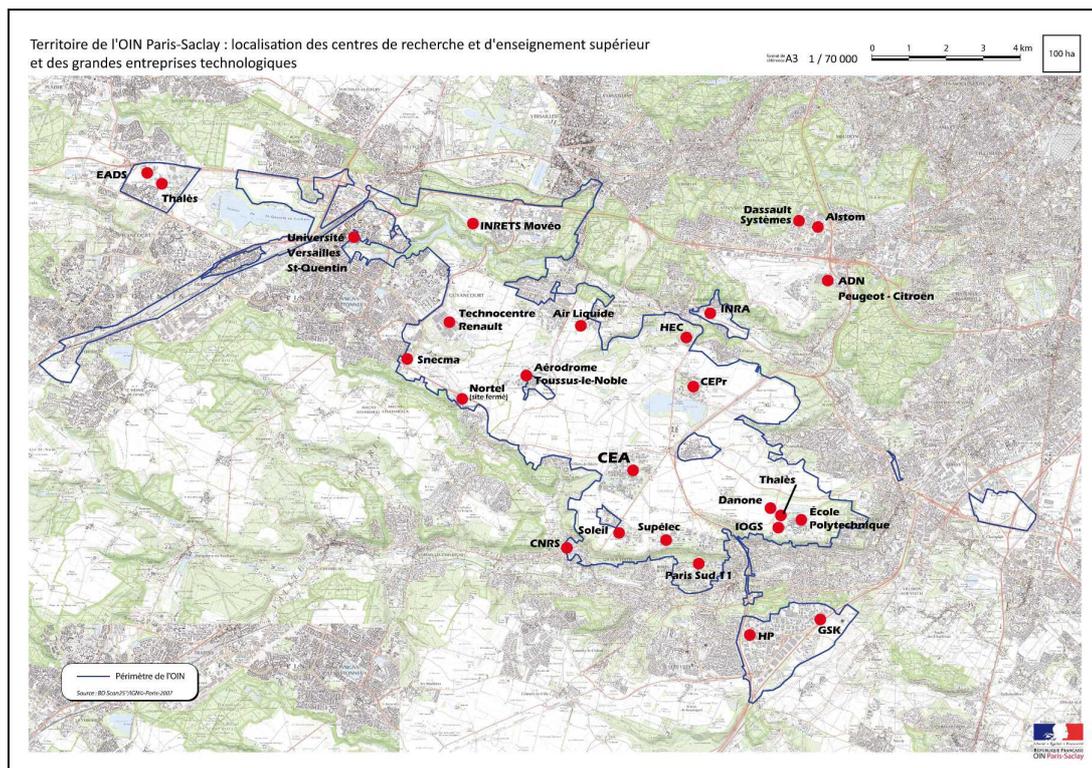
² Chiffres fournis par l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France).

b) Le pôle en devenir du plateau de Saclay

Parmi les neuf « clusters » franciliens d'ores et déjà identifiés, cités plus haut, celui du **plateau de Saclay** (objet du titre V du présent projet de loi), qui tend à en organiser la création, mérite une présentation spécifique. Le territoire centré sur ce plateau, en effet, dispose d'un **potentiel exceptionnel**, qui le destine à en faire l'un des plus importants pôles de développement de l'innovation au monde. Dans cette perspective, le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 a inscrit son **aménagement parmi les opérations d'intérêt national (OIN)**.

Comme l'illustre la carte ci-dessous, cette zone concentre de manière unique des établissements d'enseignement supérieur et/ou de recherche et des entreprises spécialisées dans les secteurs technologiques.

**LES CENTRES DE RECHERCHE ET D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
ET LES GRANDES ENTREPRISES TECHNOLOGIQUES IMPLANTÉS SUR LE PLATEAU DE SACLAY**



Source : Mission de préfiguration de l'Établissement public de Paris-Saclay.

Au total, **47 000 étudiants** suivent une formation au sein des institutions situées entre Saclay et Orsay, dans les disciplines des sciences naturelles, sciences de l'ingénieur, management d'entreprises, droit ou médecine. Sur ce territoire, 17 000 personnes travaillent dans la recherche publique, de sorte que **le plateau de Saclay et ses environs immédiats regroupent plus de 10 % de la recherche publique française**, toutes

disciplines confondues, avec une forte spécialisation dans les domaines des mathématiques, de la physique, de la chimie, de la biologie, de l'optique et des sciences de l'ingénieur. Plusieurs des laboratoires concernés sont au plus haut niveau d'excellence nationale et mondiale¹.

En outre, de grandes entreprises (Renault, PSA, Danone, Thalès, Air Liquide, Alcatel-Lucent, Colas, GE Medical Systems...) ont choisi de localiser leurs centres de recherche et développement sur ce territoire ou dans son pourtour ; au total, plus de 20 000 personnes travaillent dans ce cadre. Cette implantation représente environ **10 % de la R&D privée française**.

Par ailleurs, la qualité environnementale du site est susceptible de créer un **cadre de vie remarquable pour un campus**. Sa proximité avec les centres de décision parisiens et l'ensemble des infrastructures franciliennes de transport, les réserves foncières dont il dispose, sont autant d'atouts essentiels pour son développement.

LES PARTENAIRES DU PROJET DE CAMPUS DU PLATEAU DE SACLAY

En février 2009, en vue de constituer un nouveau campus sur le plateau de Saclay, **23 acteurs de la recherche et de l'innovation** se sont regroupés, dont une Fondation de coopération scientifique chargée de porter ce projet :

– **deux universités et une école normale supérieure (ENS)** : l'Université Paris-Sud 11, l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, et l'ENS Cachan ;

– **dix écoles d'ingénieurs et de management** : l'Ecole centrale Paris, HEC (Ecole des hautes études commerciales), l'ENSAE ParisTech (Ecole nationale de la statistique et de l'administration économique), MINES ParisTech (Ecole nationale supérieure des Mines de Paris), ENSTA Paristech (Ecole nationale supérieure des techniques avancées), l'Ecole polytechnique, Supelec (Ecole supérieure d'électricité), l'IOGS (Institut d'optique Graduate School), AgroParisTech (Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement) et l'Institut TELECOM (regroupant TELECOM ParisTech, TELECOM SudParis, TELECOM Ecole de management) ;

– **six organismes et instituts de recherche** : le CNRS (Centre national de la recherche scientifique), le CEA (Commissariat à l'énergie atomique), l'IHES (Institut des hautes études scientifiques), l'INRA (Institut national de la recherche agronomique), l'INRIA (Institut national de recherche en informatique et en automatique) et l'ONERA (Office national d'études et de recherches aérospatiales) ;

– **un pôle de compétitivité** : SYSTEM@TIC PARIS REGION ;

– **une Fondation de coopération scientifique**, qui héberge deux réseaux thématiques de recherche avancée : Digeo et Triangle de la physique ;

– **deux PRES** (pôles de recherche et d'enseignement supérieur) : ParisTech et UniverSud Paris.

Source : Mission de préfiguration de l'Établissement public de Paris-Saclay.

¹ Il convient de signaler que le plateau de Saclay a accueilli, notamment, les travaux des chercheurs distingués par les cinq dernières médailles Fields françaises et de deux des trois derniers Prix Nobel de physique français.

D'après les indications données par le Gouvernement¹, **l'investissement prévu en faveur du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay s'élève, au total, à 4,1 milliards d'euros.** En particulier, **un milliard d'euros sera affecté au projet au titre de dotation consommable issue de l'emprunt national**, comme telle prévue par la loi de finances rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010 ; cette somme sera attribuée, *via* l'Agence nationale de la recherche (ANR), au futur Établissement public de Paris-Saclay créé par le présent projet de loi.

Pour le reste, notamment, 478 millions d'euros devraient provenir de financements acquis (ministères, organismes publics, contrats de plans État-régions et collectivités territoriales) et 491 millions d'euros de financements escomptés (retours sur cessions foncières et mécénat) ; enfin, 896 millions d'euros résulteraient de financements attendus du secteur privé.

En outre, **une dotation non consommable de 850 millions d'euros doit être attribuée à Saclay dans le cadre du plan « Campus »**, porté par le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, destiné à moderniser le patrimoine immobilier des universités. Selon les précisions apportées au rapporteur de votre commission spéciale par le secrétaire d'État à la région capitale, chaque année, les produits financiers afférents seront attribués aux différents établissements du campus par le canal de la Fondation de coopération scientifique.

5. Le souci du développement durable

À l'évidence, **le Grand Paris ne pourra se mettre en place de manière viable que dans une perspective de développement durable**, en respectant des principes dégagés, au plan international, par le Protocole de Kyoto et, au plan national, par le Grenelle de l'environnement. **D'importants retards, en ce domaine, doivent être rattrapés en Île-de-France, en sollicitant au mieux les technologies disponibles.**

Dans son discours précité du 29 avril 2009, le Président de la République a très clairement mis l'accent sur cet enjeu fondamental. Les travaux des architectes sollicités par le Gouvernement ont posé les bases d'un « urbanisme post-Kyoto » au service du développement de la région capitale, qui tiennent notamment aux lignes-forces suivantes :

– le choix de **technologies performantes**, en termes de maîtrise énergétique : d'ores et déjà certaines techniques sont mises en œuvre avec

¹ Cité par notre collègue Philippe Marini, rapporteur général, dans son rapport n° 278 (2009-2010) sur le projet de loi de finances rectificative pour 2010.

succès, comme le **puits canadien**¹, et l'ADEME soutient financièrement des projets de recherche et de démonstration² ;

– le maintien ou la « reconquête » de « **poumons verts** » dans les villes, la sanctuarisation d'espaces non urbanisés sur le plateau de Saclay, et la promotion d'une **urbanisation dense**, pour contenir l'étalement urbain ;

– l'**approfondissement de la recherche**, dans les domaines des géomatériaux, du génie urbain et du développement durable ;

– la construction du réseau de **métro automatique**, objet du présent projet de loi, qui constitue un élément essentiel, en effet, en faveur de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, parallèlement à la politique générale de réductions des émissions de CO₂.

II. LE PRÉSENT PROJET DE LOI : LA PREMIÈRE ÉTAPE DE RÉALISATION DU GRAND PARIS

A. LE PROJET DE LOI INITIAL

Le présent projet de loi se compose de **cinq titres**, qui visent respectivement :

– l'élaboration et les **outils de mise en œuvre du réseau de transport public** du Grand Paris (articles 2 à 6) ;

– le futur établissement public « pilote » de ce projet, la « **Société du Grand Paris** » (articles 7 à 11) ;

– la **réalisation et la gestion du réseau de transport public** du Grand Paris (articles 12 à 17) ;

– le **développement territorial** et les projets d'aménagement associés à la constitution de ce réseau (articles 18 à 19) ;

– le développement du **pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay** (articles 20 à 29).

De façon liminaire, l'article 1^{er} du projet de loi, conçu comme une sorte d'exposé des motifs, définit les enjeux du projet du Grand Paris. Au bénéfice de celui-ci sont aménagés des **outils juridiques adaptés, novateurs**, le reste des dispositions du projet de loi concernant la **dimension « transport »** en cause et la **protection des espaces naturels et agricoles** du plateau de Saclay. Détaillées, par article, dans la suite du présent rapport, ces dispositions sont ci-dessous présentées de façon synthétique.

¹ Le principe des puits canadiens consiste à faire circuler à vitesse faible dans des canalisations étanches enterrées l'air destiné au renouvellement de l'ambiance intérieure des locaux.

² Fonds démonstrateur de recherche sur les nouvelles technologies de l'énergie.

1. Des outils juridiques adaptés

a) Une procédure simplifiée de débat public

Compte tenu de l'importance et de l'ampleur du projet du Grand Paris, le projet de loi prévoit, en son article 3, une **procédure de consultation simplifiée** au regard des règles relatives au débat public fixées dans le code de l'environnement, sans remettre en cause la participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma de transport public du Grand Paris.

Cette procédure devrait faire gagner environ **un an** par rapport au droit commun.

b) Des structures de pilotage sui generis

Le projet de loi crée **deux structures de pilotage sui generis**, à même de répondre à l'ampleur des défis du Grand Paris : la « Société du Grand Paris » et l'Établissement public de Paris-Saclay.

• En premier lieu, l'**article 7** crée la « Société du Grand Paris » (SGP), établissement public à caractère industriel et commercial, comme tel doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. L'**article 8** en organise la gouvernance, un directoire devant exercer ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance ; **l'État y sera majoritaire**.

La création de cet outil de pilotage spécifique se justifie par les éléments suivants :

– l'importance financière, fonctionnelle et politique du futur schéma de transport pour la région capitale ;

– les enjeux nationaux auxquels ce projet cherche à répondre ;

– l'ampleur des investissements et des financements à mobiliser pour la réalisation ;

– l'impérieuse nécessité d'articuler et de concevoir ensemble le réseau de transport d'intérêt national et les projets de développement des territoires de la région capitale ;

– la double spécificité des missions de l'établissement public ici créé au regard de celles qu'exerce actuellement le STIF. D'un côté, la « Société du Grand Paris » se voit reconnaître une compétence **d'aménagement** étrangère aux missions du STIF. D'un autre côté, en ce qui concerne la compétence « **transports** », la SGP sera maître d'ouvrage en matière de transports mais n'aura pas la fonction d'autorité organisatrice des transports (AOT). C'est exactement l'inverse de la situation du STIF, lequel, d'une part, a des responsabilités très limitées en matière de maîtrise d'ouvrage et, d'autre part, exerce la compétence d'AOT en Île-de-France (désignation des exploitants du

réseau, définition de la tarification, des modalités techniques d'exécution ainsi que des conditions générales d'exploitation et de financement des services, mise en œuvre d'actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers...).

La liste des principales catégories de ressources dont l'établissement pourra bénéficier est établie par l'**article 9** du projet de loi. En outre, l'**article 10** fixe le régime des biens de l'établissement qui seront nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris et l'**article 11** prévoit qu'une participation lui soit versée par les établissements publics d'aménagement de l'État dont les opérations bénéficieront de ce réseau.

- En second lieu, l'**article 20** du présent projet de loi crée l'« **Établissement public de Paris-Saclay** », établissement public industriel et commercial de l'État, dont l'objet sera le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique établi sur le plateau de Saclay. Ses missions, étendues, sont précisées par l'**article 21** : l'établissement sera chargé de conduire toute action susceptible de **favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation**, ainsi que leur valorisation industrielle, et de réaliser les opérations d'**aménagement** du pôle scientifique et technologique.

La gouvernance de ce nouvel établissement public est organisée par les **articles 22 et 23** du projet de loi. Dans la rédaction initiale de celui-ci, **le conseil d'administration de l'établissement prend la forme de quatre collèges**, représentant respectivement l'État, les collectivités territoriales, le monde universitaire et scientifique, enfin celui de l'entreprise. La direction générale de l'établissement est attribuée au président du conseil d'administration, qui sera nommé par décret.

La liste des principales catégories de ressources dont l'établissement pourra bénéficier est établie par l'**article 24**, tandis que l'**article 25** fixe, notamment, le régime des transferts de biens immobiliers de l'État qui pourront lui bénéficier.

c) Des mécanismes de maîtrise du foncier

Le projet de loi prévoit plusieurs mécanismes destinés à lutter **contre la spéculation foncière** susceptible d'encherir le coût de l'opération pour l'État.

- Ainsi, tout d'abord, l'**article 5** vise à faciliter les opérations d'expropriation conduites par l'État pour la réalisation du futur métro automatique.

D'une part, cet article étend le champ d'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, afin de **« geler » la valeur du bien exproprié à la date de publication du dossier par la Commission nationale du débat public**. Dès lors, qu'elle constitue

une annonce des opérations à venir, cette publication favorise en effet la spéculation foncière.

D'autre part, cet article 5 rend applicable à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris la **procédure de prise de possession d'extrême urgence** prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

• L'**article 6** du projet de loi prévoit **un autre mécanisme destiné à lutter contre la spéculation foncière.**

Actuellement, lorsqu'une commune est dotée d'un plan d'occupation des sols (POS) ou d'un plan local d'urbanisme (PLU), la date à laquelle le juge de l'expropriation se réfère pour fixer le prix du bien lors de la mise en œuvre du **droit de préemption** est celle du **dernier acte** concernant le POS ou PLU délimitant la zone dans laquelle est situé le bien. En d'autres termes, tout acte concernant un POS ou un PLU **entraîne une mise à jour** de la date de référence fixée par le juge pour évaluer le prix du bien susceptible d'être préempté. Ce n'est qu'en l'absence de POS ou de PLU que le code de l'urbanisme prévoit la possibilité de fixer une date de référence qui permet d'éviter la spéculation foncière, à condition que le bien soit situé dans le cadre d'une zone d'aménagement différé (ZAD): la date de référence est alors fixée à **une année avant** la publication de l'acte créant la **ZAD** ou délimitant son périmètre provisoire.

C'est la raison pour laquelle l'article 6 du projet de loi applique aux ZAD les règles précitées relatives à la date de référence, **même dans le cas où ces zones sont visées par un document d'urbanisme et que celui-ci vient à être modifié.**

d) Un outil novateur : le « contrat de développement territorial »

L'**article 18** du projet de loi permet aux communes et à leurs groupements de conclure avec l'État des « **contrats de développement territorial** » (CDT), pour la mise en œuvre des objectifs visés à l'article 1^{er}. Ces contrats, **outil novateur permettant d'associer les élus locaux au développement futur de leur territoire**, définiront des objectifs de développement, pourront prévoir la création de ZAD et devront préciser les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la réalisation des objectifs. Il est en outre prévu que, dans les ZAD créées en application de ces contrats, la commune, si elle n'est pas titulaire du droit de préemption à titre principal, bénéficiera d'un droit de préemption subsidiaire.

Aux termes de l'**article 19**, les communes qui auront conclu un CDT pourront passer, pour la réalisation des opérations prévues par ce document, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document

d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.

2. Les dispositions relatives aux transports

Le présent projet de loi, organisant la construction de la future ligne de métro du Grand Paris, comporte logiquement une **importante dimension « transports »**.

L'**article 2** du projet définit le **réseau de transport public du Grand Paris** ainsi que le schéma de transport public du Grand Paris, élaboré par le futur établissement public « Société du Grand Paris ».

L'**article 12** pose en **principe général** qu'il revient à cet établissement public d'exercer la **maîtrise d'ouvrage** dans le cadre des travaux du volet « transport » du Grand Paris. Ce principe, cependant, connaît des **dérogations** :

– l'**article 13** confère à la SGP la possibilité de choisir un maître d'ouvrage « chef de file », lorsqu'il existe plusieurs maîtres d'ouvrage pour un projet qui relève de sa compétence ;

– l'**article 14**, d'une part, détermine les conditions pour l'utilisation de la procédure négociée pour conclure des marchés d'études et d'assistance et, d'autre part, autorise la SGP à confier à la RATP un mandat de maîtrise d'ouvrage pour certaines opérations d'investissement, essentiellement la prolongation et l'aménagement de la ligne 14 du métro ;

– l'**article 15** autorise la SGP à déléguer sa maîtrise d'ouvrage pour tout projet qui relève de sa compétence. Le maître d'ouvrage délégué peut, sous conditions, assurer la maîtrise d'œuvre des opérations ;

– l'**article 16** ouvre le droit à la SGP de conclure des contrats de partenariat, à condition qu'ils ne portent pas sur la gestion du trafic et des circulations, qui relèvent de la compétence exclusive de la RATP en tant que gestionnaire du réseau de métro francilien.

Enfin, l'**article 17** traite la question de la propriété de l'infrastructure de la double-boucle et de son matériel roulant et rend la RATP gestionnaire du réseau de métro francilien.

Par ailleurs, l'**article 29** institue sur le **plateau de Saclay** un **syndicat mixte de transports**, qui doit élaborer un plan local de transport pour desservir à la fois les organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche mais aussi les entreprises.

3. Des dispositions protégeant les espaces naturels et agricoles

L'**article 28** du projet de loi prévoit la **création d'une zone de protection non urbanisable dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay**. Il crée un nouveau régime de protection fondé sur la nécessité d'obtenir une autorisation interministérielle en cas de changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles ou forestiers tels que prévus dans les PLU. Enfin, il prévoit l'élaboration, par l'établissement public de Paris-Saclay, d'un programme d'actions précisant les aménagements et orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

B. LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Assemblée nationale a apporté de nombreuses et substantielles modifications au présent projet de loi, l'améliorant considérablement par rapport à sa version initiale.

À l'**article 1^{er}**, nos collègues députés ont introduit la notion d'« *offre de logements géographiquement et socialement adaptée* ». Ils ont en outre souhaité que le projet du Grand Paris réduise les déséquilibres sociaux et territoriaux, promeuve une ville dense et maîtrise l'étalement urbain.

Le texte de l'**article 2** a été considérablement enrichi par l'Assemblée nationale, qui a notamment prévu que :

– la réalisation de ce nouveau réseau de transport ait un financement indépendant de celui des mesures de création, d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public ;

– le nouveau réseau de transport public soit interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain d'Île-de-France ;

– l'établissement public « Société du Grand Paris » établisse le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

– le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris soit établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

Les députés ont souhaité créer un **article 2 bis**, visant à promouvoir la construction de parkings-relais à proximité des gares de la double-boucle.

À l'**article 3**, l'Assemblée nationale s'est attachée à garantir un débat public **plus efficace et plus ouvert** que ne le prévoyait le projet de loi initial.

En premier lieu, nos collègues députés ont préféré confier la responsabilité de ce débat à la **Commission nationale du débat public**

(CNDP) plutôt qu'au préfet de région. Ils ont considéré que l'intervention de cette commission renforcerait l'efficacité, l'intelligibilité et la transparence du débat public, eu égard à son « *expérience incomparable* » et à sa « *crédibilité particulière, liée à son indépendance* », sans remettre en cause les caractéristiques de la procédure, dérogoires du droit commun. Rappelons que la CNDP, dont les missions sont définies à l'article L. 121-1 du code de l'environnement, a été consacrée autorité administrative indépendante en 2002.

En second lieu, l'Assemblée nationale a souhaité **ouvrir davantage le débat public**. Ainsi, la consultation du **STIF** et de l'Atelier international du Grand Paris (**AIGP**) a été prévue, au même titre que les élus locaux, sur le dossier établi par la « Société du Grand Paris ». Le STIF et l'AIGP disposeraient donc d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis sur ce dossier, avis qui sera ensuite annexé au bilan du débat publié par la CNDP. Par ailleurs, les députés ont entendu associer étroitement les parlementaires au débat public : les commissions compétentes des assemblées parlementaires recevraient une information sur le projet aux différents stades de la procédure et les parlementaires qui le souhaitent, quelle que soit leur circonscription de rattachement, pourraient s'exprimer « es qualités » lors des réunions publiques, au même titre que les élus locaux.

Aux **articles 7 et 8**, l'Assemblée nationale a cherché à **renforcer la légitimité de la « Société du Grand Paris »**.

En premier lieu, à l'article 8, elle a estimé nécessaire d'élargir la composition du conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris », en prévoyant, d'une part, la présence de **parlementaires** et, d'autre part, **d'un représentant à part entière des communes et de leurs groupements** compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial.

En second lieu, à l'article 7, l'Assemblée nationale **a encadré la compétence d'aménagement de la « Société du Grand Paris »** :

– cette compétence ne pourrait être exercée qu'après avis simple des communes et de leurs groupements compétents ;

– la SGP ne pourrait conduire des opérations d'aménagement ou de construction que dans le périmètre des zones sur lesquelles l'établissement dispose d'un droit de préemption ;

– l'opération ne pourrait avoir lieu que si le contrat de développement territorial l'accepte expressément, autrement dit si les communes et EPCI concernés y consentent ;

– le contrat de développement territorial pourrait prévoir, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement, lequel de ces

établissements publics ou de la SGP conduit les opérations d'aménagement ou de construction identifiées dans le contrat.

À l'**article 14**, les députés ont réaffirmé solennellement que tous les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance liés au réseau de transport du Grand Paris sont soumis aux **règles de droit commun** de la concurrence et de la publicité. Ils ont toutefois permis à la SGP de recourir à la procédure négociée pour les contrats de maîtrise d'œuvre, mais sous des conditions très strictes.

À l'**article 15**, l'Assemblée nationale a limité le droit pour le maître d'ouvrage délégué de **cumuler la fonction de maîtrise d'ouvrage et celle de maîtrise d'œuvre**.

À l'**article 17**, elle a imposé à la RATP de présenter une **comptabilité distincte** pour son activité de gestionnaire du réseau de métro francilien et celle d'exploitant. En outre, elle a souhaité que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) soit consultée sur l'accès aux lignes et réseaux de la double boucle.

À l'**article 18** relatif aux **contrats de développement territorial**, nos collègues députés ont souhaité :

- permettre à une commune ou un EPCI d'adhérer à un contrat de développement territorial existant sous réserve de l'accord des cocontractants ;
- préciser que le contrat vise à assurer la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat et une utilisation économe des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable ;
- indiquer que le territoire d'une commune peut n'être que partiellement concerné par les objectifs du contrat ;
- prévoir que le contrat doit dresser la liste des ZAD, en fixer le périmètre, définir les bénéficiaires des droits de préemption et présenter les conditions générales de financement des opérations d'aménagement ;
- préciser dans la loi les règles de publicité auxquelles seront soumis les contrats.

À l'**article 19**, l'Assemblée nationale a principalement adopté un amendement indiquant que le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des **programmes locaux de l'habitat** et que les communes soumises aux obligations de construction de logements sociaux ne peuvent conclure le contrat qu'à condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre une **augmentation du pourcentage de logements locatifs**.

En ce qui concerne l'**Établissement public de Paris-Saclay**, l'Assemblée nationale a apporté deux séries d'améliorations.

- D'une part, à l'**article 21** du présent projet de loi, les **compétences** de l'établissement ont été précisées. A cet effet, la liste des attributions de

celui-ci, découlant de sa mission générale en matière d'aménagement du pôle scientifique et technologique et de soutien aux activités d'enseignement, de recherche et d'innovation, a été complétée.

– D'autre part, à l'**article 22**, nos collègues députés ont institué, auprès du conseil d'administration de l'établissement, un **comité consultatif** composé de personnalités représentatives du monde associatif et des associations agréées dans le domaine de l'environnement, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires et des organisations syndicales. La saisine de ce comité consultatif, suivant le dispositif adopté par l'Assemblée nationale, serait facultative, laissée à l'initiative du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay.

Enfin, à l'**article 28**, l'Assemblée nationale a souhaité :

– ajouter, dans la liste des personnes consultées sur la création de la zone de protection, le conseil régional d'Île-de-France, la chambre régionale d'agriculture, la SAFER et l'Office national des forêts ;

– préciser que cette zone comprend « **environ 2 300 hectares** » de **terres agricoles** et que, pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'Établissement public de Paris-Saclay définira les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique, ces secteurs ne pouvant être inclus dans la zone de protection ;

– prévoir que le programme d'action, lorsqu'il concerne la gestion agricole, est établi après consultation de la chambre régionale d'agriculture.

III. LES APPORTS DE VOTRE COMMISSION SPÉCIALE : DONNER TOUTES SES CHANCES AU PROJET

Dans ses interventions sur le texte du présent projet de loi¹, votre commission spéciale s'est efforcée d'intégrer les **conclusions des nombreux et importants travaux qui ont été accomplis, dans la période récente, par l'ensemble des collectivités territoriales franciliennes**, les départements et la région notamment, en vue d'améliorer la situation des transports, de l'emploi et du logement. C'est dans cette perspective qu'elle a adopté une **nouvelle rédaction de l'article 1^{er} du projet** de loi, qui fixe plusieurs objectifs fondamentaux. À travers cette initiative, **votre commission spéciale appelle de ses vœux la naissance d'un Grand Paris ambitieux**.

Dans sa nouvelle rédaction, l'article rappelle tout d'abord l'articulation entre le projet global du Grand Paris et son volet « transport », traduit dans la suite du projet de loi. Par ailleurs, il affirme solennellement que l'infrastructure de la « double boucle » sera financée par l'État. En outre, la rédaction innove, par rapport au texte voté par l'Assemblée nationale, en

¹ Sauf précision contraire, les modifications adoptées par la commission spéciale sont issues d'amendements du rapporteur.

associant systématiquement les élus, et notamment le syndicat mixte Paris métropole, à la conception et à la réalisation du nouveau réseau.

Cet article indique également que les contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements, participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France. Enfin, dans sa nouvelle rédaction adoptée par votre commission spéciale, cet article tend à expliciter le lien entre le projet du Grand Paris et les pôles de compétitivité, ainsi qu'avec le pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, tout en imposant que l'espace agricole de celui-ci soit préservé.

A. LA MÉTHODE À SUIVRE POUR LE PROJET GLOBAL « GRAND PARIS »

1. Organiser une concertation loyale avec les collectivités territoriales

Dès l'article 1^{er}, votre commission spéciale a tenu à consacrer solennellement l'association des collectivités territoriales à l'élaboration et à la réalisation du projet du Grand Paris.

À l'article 29, elle a souhaité que les dispositions instituant un syndicat mixte de transports sur le périmètre du futur établissement public de Paris-Saclay n'entrent en vigueur que si le STIF n'a pas créé de sa propre initiative, avant le 1^{er} janvier 2011, une autorité organisatrice de proximité sur ce même périmètre.

2. Associer la population à l'élaboration du projet

À l'article 1^{er}, votre commission spéciale a prévu que les citoyens soient également associés à l'élaboration et à la réalisation du projet du Grand Paris.

B. ASSURER LA COHÉRENCE D'UN PROJET GLOBAL RELATIF À L'EMPLOI, AU LOGEMENT ET AUX TRANSPORTS DANS LE RESPECT DES OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

1. Prévoir l'interconnexion du nouveau réseau de transports avec les autres réseaux

À l'article 1^{er}, votre commission a adopté, à l'initiative de M. Charles Revet, un amendement pour indiquer que le réseau organisant les transports dans la région d'Île-de-France devait prendre en compte les

« *interconnexions* » à mettre en place avec l'ensemble du « *réseau ferroviaire et routier national* » pour éviter les engorgements.

À l'**article 2**, votre commission spéciale a précisé que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris expose les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse, notamment la ligne reliant Paris à la Normandie. En effet, le succès de la double-boucle est étroitement lié à son **insertion dans le réseau de lignes à grande vitesse**, *condition sine qua non* pour inscrire pleinement le Grand Paris au cœur du territoire européen. Une métropole mondiale comme Paris ne peut croître et prospérer que par des échanges constants avec les autres grandes villes européennes comme Londres, Francfort, Bruxelles ou encore Milan. À l'heure d'Internet, on ne saurait oublier que toutes les activités humaines ne se réduiront jamais à des contacts dématérialisés.

Au même **article 2**, votre commission spéciale a souhaité ériger au rang d'objectif d'intérêt national la mise en place d'un **réseau** à haut niveau de performance prioritairement **affecté au fret ferroviaire** à partir des grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Par ailleurs, elle a souhaité que cette mise en place fasse l'objet d'un rapport au Parlement au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi.

Votre commission a également adopté, à ce même article et à l'initiative de **M. Charles Revet**, un amendement afin que ce rapport au Parlement évoque les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine pour assurer une meilleure desserte du Grand Paris. De fait, il n'est pas acceptable que le « *premier port français* » demeure le port flamand d'Anvers, loin devant les ports du Havre et de Rouen. Ni d'ailleurs que le port autonome de Paris, disposant pourtant d'installations idéalement placées le long de la Seine, soit largement en retrait des performances du port fluvial de Duisbourg en Allemagne. Si l'on souhaite que la région capitale dispose de complexes portuaires compétitifs, assurant le transit des conteneurs en importation comme en exportation, alors il convient d'agir vite pour mettre un terme au déclin des ports français. La loi portant réforme portuaire du 4 juillet 2008 a posé le principe de leur renouveau, mais le temps presse et la compétitivité de nos ports doit être améliorée avant la mise en service du Canal Seine Nord Europe prévue pour 2015.

Par ailleurs, à l'**article 7**, votre commission spéciale a adopté un amendement présenté par notre collègue M. Christian Cambon tendant à confier à la « Société du Grand Paris » le soin de s'assurer que se développera autour des futures gares du métro automatique un **réseau de transport de surface**, s'appuyant essentiellement sur les lignes de bus. L'accessibilité des futures stations est en effet une condition essentielle à la réussite du Grand Paris. L'amendement donne à la « Société du Grand Paris » une « fonction d'alerte », dans le respect des compétences reconnue au STIF qui demeure l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

2. Fixer des objectifs ambitieux en matière de création de logements

Estimant que la problématique du logement en Île-de-France est indissociable de celle des transports, votre commission spéciale a souhaité compléter le projet de loi sur ce point. C'est pourquoi elle a adopté :

– un amendement à l'article 1^{er} qui indique que les contrats de développement territorial participent à l'objectif de construire chaque année **70 000 logements** géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain ;

– à l'initiative de M. Dominique Braye, un amendement créant un nouveau chapitre consacré au logement qui comporte un article au terme duquel le préfet de région devra **territorialiser** l'objectif de construction de 70 000 logements.

3. Conforter les contrats de développement territorial

Votre commission spéciale se félicite de la création du contrat de développement territorial, outil novateur qui permettra l'élaboration d'un projet partenarial entre l'État et les communes concernées englobant toutes les dimensions du Grand Paris : développement économique, emploi, logement, transports. Afin d'en assurer le succès, elle a jugé essentiel d'améliorer l'association du public et des collectivités territoriales à son élaboration, d'en préciser le contenu et d'en garantir le financement. C'est pourquoi elle a adopté :

– un amendement prévoyant la **consultation de la région et du département concerné ainsi que la soumission systématique du projet de contrat à enquête publique** ;

– un amendement **enrichissant les objectifs du contrat** et précisant que celui-ci doit respecter l'ensemble des principes applicables aux documents d'urbanisme en application des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme ;

– un amendement prévoyant que le contrat devra préciser, après avis de l'atelier international du Grand Paris, les **conditions d'insertion dans le tissu urbain existant des opérations d'aménagement** ;

– un amendement précisant que le **financement des contrats** inclut les participations des aménageurs et constructeurs et la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.

4. Garantir la préservation des terres agricoles

Dès l'article 1^{er}, votre commission spéciale a souhaité indiquer que le développement du plateau de Saclay doit préserver son espace agricole. Elle juge en effet essentiel d'y conserver la **présence d'une agriculture à hauts rendements, dont la préservation est essentielle au regard de l'accroissement prévisible des besoins de production agricole dans les années à venir**. La protection d'espaces à vocation naturelle et agricole répond également à certains défis majeurs du Grenelle de l'environnement : lutte contre le changement climatique et accroissement de la vulnérabilité aux risques naturels (inondations, retrait-gonflement des argiles), maintien de la biodiversité (par la richesse ornithologique du plateau) et développement de modes de production et consommation comme la vente directe ou les associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP).

C'est pourquoi votre commission spéciale a adopté un amendement présenté par M. Laurent Béteille et un amendement de M. Jean-Pierre Caffet rendu identique précisant que la zone de protection visée à l'article 28 devra comporter **au moins 2 300 hectares de terres consacrées aux activités agricoles situées sur la petite région agricole du plateau de Saclay**. Celle-ci s'étend sur les 15 communes visées à l'annexe que votre commission spéciale a créée après l'annexe A du projet de loi.

Outre des amendements de simplification ou de clarification, votre commission spéciale a en outre adopté des amendements supprimant les alinéas 11 et 12 et créant un nouveau paragraphe dans l'article 28. En effet, la nouvelle procédure d'autorisation interministérielle prévue en cas de changement de mode d'exploitation ou de changement de zonage apparaît relativement lourde et source de contentieux. Souhaitant s'appuyer sur le droit existant, votre rapporteur a proposé de modifier l'article L. 123-12 du code de l'urbanisme, afin de donner au préfet la possibilité, en cas de modification d'un document d'urbanisme, de refuser une modification qui serait manifestement contraire au programme d'action élaboré par l'établissement public de Paris-Saclay en concertation avec les élus. **Le maintien de l'agriculture sur le plateau est en effet indissociable de la préservation de ses possibilités d'évolution**. Pour cela, le **zonage agricole**, qui autorise la construction de bâtiments liés à l'activité agricole, **est plus adapté que le zonage naturel**. C'est pourquoi votre rapporteur a jugé essentiel de créer un **lien entre le programme d'action défini en partenariat avec la profession agricole et les documents d'urbanisme**.

C. FACILITER LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET « GRAND PARIS »

1. Prévoir un financement clair

Lors de son audition par votre commission spéciale, précitée, le 13 janvier 2010, complétée par une audition tenue à l'initiative du rapporteur et ouverte à l'ensemble des membres de la commission spéciale, le 18 mars 2010, M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale, a indiqué que **le coût pour l'État des infrastructures de transport prévues par le présent projet de loi s'élèverait au total à 21,4 milliards d'euros**, auxquels s'ajouteront les investissements de la région d'Île-de-France. Ce montant se décompose comme suit :

- 18 milliards d'euros au titre de la réalisation des infrastructures *stricto sensu* ;
- 1,6 milliard d'euros pour l'acquisition de terrains ;
- 1,8 milliard d'euros pour l'acquisition du matériel roulant.

Il a été précisé que le coût de certaines gares d'interconnexion, qui nécessiteront l'élaboration de plans spécifiques d'investissement, n'a pas été pris en compte à ce stade.

L'État financera la construction du réseau automatique à grande capacité – la « double boucle » – prévu par l'article 2 du présent projet de loi. Dans ce cadre, **une dotation en capital, à hauteur de 4 milliards d'euros**, versée sur une période de trois à cinq ans environ en fonction des besoins, **permettra à l'établissement public « Société du Grand Paris » de lever sur les marchés financiers, année après année, une série d'emprunts**, remboursables sur quarante ans environ.

Afin d'assurer les **ressources** pérennes qui permettront, notamment, le remboursement de ces emprunts, plusieurs pistes ont été évoquées par le secrétaire d'État. Les adaptations législatives requises pourront intervenir, notamment, dans le projet de loi de finances pour 2011.

La première piste tient à la **valorisation foncière** qui résultera de la réalisation du nouveau réseau transport, principalement des gares. **L'exemple britannique**, dont la délégation de votre commission spéciale qui s'est rendue à Londres a pu prendre connaissance sur le terrain, prouve que c'est là une **piste prometteuse**. Ainsi, alors que l'extension de la « *Jubilee Line* », de Green Park à Stratford, a été réalisée pour un coût de 3,5 milliards de livres Sterling, on estime que la valeur du foncier avoisinant les onze nouvelles gares, sur une période de dix ans, a augmenté de quelque 13 milliards de livres Sterling. La valorisation tient dans un rapport de 1 à 8 en ce qui concerne les friches, et de 1 à 4 en zone urbaine dense.

On notera en particulier qu'il reviendra aux contrats de développement territorial conclus sur le fondement du présent projet de loi d'organiser le partage, entre les collectivités territoriales et l'État, des excédents réalisés sur les opérations d'aménagement ou de construction dans le périmètre des gares. De plus, la dynamisation économique de la région d'Île-de-France qu'entraînera la mise en œuvre du projet est de nature à permettre de dégager des recettes fiscales.

Une seconde série de recettes est liée aux **recettes commerciales** qui pourront être trouvées dans ce contexte, et au droit de **péage** auquel sera soumis le futur exploitant du nouveau réseau.

Par ailleurs, d'après les indications figurant au sein de l'étude d'impact annexée au projet de loi initial, une première évaluation des recettes récurrentes dégagées par l'activité de l'établissement public « Société du Grand Paris » s'établit autour de 5 à 10 millions d'euros sur la période 2010-2015, et de 15 à 30 millions d'euros entre 2016 et 2020. En outre, des recettes exceptionnelles, principalement réalisées avant 2015, sont estimées pour un montant annuel de l'ordre de 15 à 25 millions d'euros, provenant en particulier d'opérations de vente de charges foncières.

Ayant pris connaissance des propositions de notre collègue député Gilles Carrez dans son rapport de septembre 2009, au Premier ministre, sur le financement du projet de transports collectifs du Grand Paris¹, **vo****tre commission spéciale a souhaité mettre en place dès à présent, de façon claire, les premiers « jalons législatifs » d'un financement viable.**

Ainsi, à l'**article 1^{er}**, votre commission spéciale a tenu à rappeler avec force que c'est l'État qui assurera le financement de l'infrastructure du nouveau réseau de transport. À l'**article 2**, elle a précisé que ce financement par l'État sera indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France afin de permettre la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. À l'initiative de M. Christian Cambon et plusieurs des membres du groupe UMP, votre commission a d'ailleurs adopté un amendement pour indiquer que les mesures inscrites dans ces contrats doivent permettre de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public. À l'**article 3**, à l'initiative de M. Jean-Pierre Caffet et des membres du Groupe socialiste, apparentés et rattachés, elle a également prévu que le dossier du Grand Paris soumis au débat public devait présenter les modes de financements envisagés pour la réalisation des infrastructures.

À l'**article 9**, le produit des baux commerciaux qui seront conclus dans les gares du futur réseau du Grand Paris a été inscrit parmi les ressources de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

¹ Cf. l'audition du 17 février 2010.

En outre, votre commission spéciale a introduit dans le présent projet de loi, après l'article 9, **deux dispositifs fiscaux dont les produits respectifs seront affectés au budget de la Société du Grand Paris** :

– d'une part, un **article 9 bis** visant à appliquer à l'Île-de-France, *mutatis mutandis*, le dispositif de **taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif** qu'a adopté le Sénat à l'occasion de l'examen du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (« Grenelle II ») ;

– d'autre part, un **article 9 ter** tendant à assujettir à l'**imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) le matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France** exploitées par la RATP.

Ces dispositions sont l'une et l'autre de nature à permettre de dégager des ressources pérennes et substantielles, de nature à faciliter l'amortissement des emprunts contractés pour le financement de la « double boucle ».

2. Mettre en place une gouvernance efficace

a) L'établissement public « Société du Grand Paris »

Plusieurs modifications ont été apportées à l'**article 8** du projet de loi relatif aux modalités d'organisation et de fonctionnement de la « Société du Grand Paris ». Votre rapporteur a en effet acquis la conviction, au fil des auditions qu'il a conduites, que, pour être efficace, cet établissement public devait reposer sur une **structure à trois étages** : un directoire composé de trois personnes, un conseil de surveillance resserré et un comité stratégique composé très largement.

Votre commission spéciale a ainsi approuvé la composition du directoire prévue par le texte et, s'agissant du conseil de surveillance, souhaité revenir à l'esprit du projet de loi initial qui était de rester **proche du plafond** fixé dans le code de commerce, à savoir **18 membres**. Elle a ainsi renvoyé à un décret en Conseil d'État le soin de définir précisément cette composition, tout en précisant que les parlementaires n'avaient pas vocation à en être membres.

En contrepartie, votre commission spéciale a décidé **d'étendre la composition et les missions** du comité prévu par le projet de loi initial et de le renommer « comité stratégique ». Ce comité, placé auprès du conseil de surveillance, serait doté d'une **représentation large**. En seraient membres :

- un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective ;
- des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau

de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial ;

– des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.

Les **prérogatives** de ce comité stratégique seraient **renforcées** puisqu'il pourrait :

– être saisi de tout sujet par le conseil de surveillance ;

– émettre des propositions ;

– demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

Notons enfin que votre commission a également souhaité, au même **article 8**, renforcer l'efficacité de la gouvernance de la « Société du Grand Paris » en prévoyant, à l'initiative de notre collègue M. Laurent Béteille, la désignation d'un **préfigurateur** avant la mise en place du directoire et du conseil de surveillance. Il sera compétent pour :

– mettre sur pied l'établissement public au point de vue administratif (signature de contrats par exemple) ;

– saisir le conseil général de l'environnement et du développement durable.

En revanche, ce préfigurateur ne sera pas habilité pour approuver la composition du dossier du débat public, sujet sensible qui reviendra de droit au directoire et au conseil de surveillance dès leur installation.

b) L'établissement public de Paris-Saclay

Dans un même souci de renforcer l'efficacité des outils de pilotage créés par le présent projet de loi, votre commission spéciale a procédé à diverses modifications visant l'**Établissement public de Paris-Saclay**.

À l'**article 20** du projet de loi, à l'initiative de notre collègue Jean-Pierre Caffet, l'objet de cet établissement a été précisé : sa mission consistera dans « ***l'impulsion et la coordination du développement*** » du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay.

À l'**article 21**, il a été spécifié que les attributions de cet établissement, au titre de son rôle d'aménagement du pôle, comprendront la tâche de favoriser la **couverture en très haut débit** de ce territoire. En outre, sur la proposition de notre collègue Yves Pozzo di Borgo, ses compétences en faveur de la **protection du patrimoine hydraulique** du plateau de Saclay ont été précisées.

À l'**article 22** du projet de loi, plusieurs modifications ont été apportées.

D'une part, afin de contribuer à la bonne articulation du projet global du Grand Paris avec celui du pôle scientifique et technologique établi sur le plateau de Saclay, il a été prévu que **le collège des représentants de l'État, au sein du conseil d'administration de l'établissement, comprendra un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris »**. Ce lien à la fois organique et personnel entre les deux établissements publics est de nature à assurer la cohérence des projets qu'ils décideront l'un et l'autre de mettre en œuvre en ce qui concerne l'aménagement du plateau de Saclay.

De plus, à l'initiative de notre collègue Yves Pozzo di Borgo, le critère de nomination dans le collège des représentants du monde universitaire et scientifique de ce conseil d'administration a été affiné.

D'autre part, le dispositif du comité consultatif, institué à l'initiative de l'Assemblée nationale, comme indiqué ci-dessus, auprès du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay, a été renforcé.

En premier lieu, **la composition du comité consultatif a été élargie**, d'un côté aux organisations professionnelles et, de l'autre, au représentant de la région d'Île-de-France et aux parlementaires (un député et un sénateur) que nos collègues députés avaient prévus comme devant figurer au sein du conseil d'administration. Cette mesure est de nature à permettre la composition d'un **conseil d'administration aux effectifs limités**, gage de son efficacité.

En second lieu, **les prérogatives du comité consultatif ont été accrues**. Alors que la saisine de ce comité, comme on l'a signalé, avait été prévue comme facultative par l'Assemblée nationale, votre commission spéciale a organisé une **saisine obligatoire, par le conseil d'administration, pour les projets les plus importants** (la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'Établissement public de Paris-Saclay, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers de son territoire d'intervention). En outre, il a été prévu **que le comité puisse émettre, de sa propre initiative, des propositions sur tout sujet**, et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.

Ces dispositions tendent à concilier les exigences de l'efficacité requise dans la procédure de décision et l'utilité de la consultation pour éclairer cette dernière. Dans le respect de cet équilibre, les avis, demandes et propositions formulés par le comité consultatif resteront de simples avis, juridiquement non contraignants.

c) Paris-Métropole, embryon d'une future assemblée territoriale ?

Votre commission a souhaité prévoir la consultation de « Paris-Métropole » sur le dossier du Grand Paris. Ce syndicat mixte, qui rassemble aujourd'hui une centaine de collectivités de toutes sensibilités, pourrait être le

précurseur de la future assemblée territoriale du Grand Paris comme l'a récemment déclaré le Président de la République¹.

3. Sécuriser les outils de mise en œuvre

Votre commission spéciale a adopté un amendement tendant à rendre le dispositif proposé à **l'article 6 pleinement conforme au droit de propriété**. Cet amendement a repris certaines dispositions de la réforme globale du droit de préemption à laquelle procède la proposition de loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, déposée par M. Jean-Luc Warsmann et adoptée par l'Assemblée nationale le 2 décembre 2009.

Par ailleurs, la commission a également souhaité, à l'initiative de notre collègue M. Yves Pozzo di Borgo, **encadrer la durée des étapes administratives préalables au débat public**. Il importe en effet que, dans l'hypothèse où la « Société du Grand Paris » refuserait de répondre à la demande de la CNDP de compléter le dossier, par exemple parce qu'elle juge les pièces sollicitées inutiles ou trop difficiles à produire, le refus soit **motivé et publié** dans un souci de transparence.

Enfin, **après l'article 11**, votre commission a adopté, à l'initiative de M. Yves Pozzo di Borgo, un amendement portant article additionnel, qui indique que la « **Société du Grand Paris** » est **dissoute** après épuisement des compétences conférées par le titre III du projet de loi.

*

* *

Par ces amendements au texte du projet de loi voté par l'Assemblée nationale, en prolongeant l'effort d'amélioration mis en œuvre par celle-ci, votre commission spéciale a entendu donner toutes ses chances au Grand Paris.

¹ Revue « L'architecte d'aujourd'hui » de février-mars 2010, page 55.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Le Grand Paris : un projet d'intérêt national

Commentaire : cet article définit les enjeux du projet du Grand Paris.

I. Le texte du projet de loi initial

Dans sa version initiale, le projet de loi indiquait que le projet du Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la région d'Île-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales, qui bénéficiera à l'ensemble du territoire.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté **un amendement du rapporteur** portant réécriture globale de l'article.

Outre des améliorations rédactionnelles, cet amendement poursuit quatre objectifs :

– il introduit la notion de « *développement durable, solidaire et équilibré* » de la région capitale, plus large que celle de développement économique et urbain ;

– il associe les **citoyens** à l'intégralité de l'élaboration du projet ;

– il précise que le projet du Grand Paris s'articule autour de « *projets stratégiques* » définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales ;

– enfin, il innove en introduisant la notion d'« *offre de logements géographiquement et socialement adaptée* ».

Par ailleurs, au cours de l'examen du projet de loi en séance publique, il a été précisé que le projet du Grand Paris vise à :

– réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux ;

– promouvoir une ville dense et maîtriser l'étalement urbain.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale, partageant la volonté du Gouvernement et des députés d'introduire, dès le début du projet de loi, les grands principes qui structureront l'élaboration et la réalisation du projet du Grand Paris, a adopté **deux amendements** qui renforcent et structurent l'article 1^{er} du projet de loi.

Elle a adopté, à l'initiative de votre **rapporteur**, un **amendement portant rédaction globale** de cet article et qui poursuit plusieurs objectifs. Ce nouveau texte rappelle tout d'abord **l'articulation** entre le projet global du Grand Paris et son volet « transport ». Par ailleurs, il affirme solennellement que **l'infrastructure** de la double boucle est **financée par l'État**. En outre, cet amendement innove en associant systématiquement les **élus** à la conception et à la réalisation du nouveau réseau. Il indique également que les contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements, participent à l'objectif de construire chaque année **70 000 logements** géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France. Enfin, il explicite le lien entre le projet du Grand Paris et les pôles de compétitivité ainsi que **le pôle de Saclay**, dont il est précisé que l'espace agricole est préservé. Enfin, le **rapporteur a proposé de rectifier son amendement** afin d'intégrer une proposition de M. Philippe Dallier ajoutant comme objectif au projet du Grand Paris la réduction des « **déséquilibres fiscaux** ».

Puis, à l'initiative de **M. Charles Revet**, votre commission a adopté un **amendement rectifié** pour indiquer que le réseau organisant les transports dans la région d'Île-de-France prendra en compte les « *interconnexions* » à mettre en place avec l'ensemble du « *réseau ferroviaire et routier national* » afin d'éviter les engorgements.

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.</p> |
|---|

TITRE I

ELABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le **titre I^{er}** du projet de loi comprend six articles afin de mettre en place les outils et procédures facilitant la mise en place du réseau de transport public du Grand Paris.

Article 2

Le réseau de transport public du Grand Paris

Commentaire : cet article définit le réseau de transport public du Grand Paris ainsi que le schéma de transport public du Grand Paris élaboré par le futur établissement public « Société du Grand Paris ».

I. Le texte du projet de loi initial

L'article 2 du projet de loi initial est composé de quatre alinéas.

Le **premier alinéa** indique que le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs : il ne vise donc en aucun cas le fret ferroviaire. Ce réseau est structuré autour d'un « *métro automatique de grande capacité en rocade* » qui relie :

- le centre de l'agglomération parisienne ;
- les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques et culturels de la région ;
- le réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- et les aéroports internationaux.

Ce réseau contribue à l'objectif de développement d'intérêt national, qui était fixé par l'article 1^{er} de l'avant-projet de loi mais qui a ensuite disparu du texte.

Le **deuxième alinéa** précise qu'un schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris sera établi.

Quant au **troisième alinéa**, il indique que le schéma est soumis, d'une part, à une consultation du public et, d'autre part, à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues par l'article 3. Ce schéma

doit ensuite être approuvé par un décret en Conseil d'Etat qui en décrit les caractéristiques principales, et en particulier :

- les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation ;
- le tracé prévu pour la double boucle ;
- et la position prévisionnelle des gares.

Enfin, il est précisé que la déclaration prévue par l'article L. 122-10 du code de l'environnement doit accompagner ce schéma.

LA DÉCLARATION PRÉVUE PAR L'ARTICLE L. 122-10 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Cette déclaration accompagne tous les plans ou documents qui ont été adoptés et vise à informer le public et, le cas échéant, les États membres de la Communauté européenne. Elle présente notamment :

- les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- ainsi que les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document.

Enfin, le **dernier alinéa** indique que ce schéma est mis en œuvre par des projets qui sont déclarés d'utilité publique et d'intérêt général dans les conditions prévues par l'article 4 du projet de loi.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Les travaux en *commission du développement durable* ont sensiblement enrichi le texte du Gouvernement. Outre des améliorations rédactionnelles, des modifications importantes ont été apportées à l'initiative du rapporteur.

Tout d'abord, les députés ont souhaité clarifier la question du financement du nouveau réseau. Ils ont ainsi indiqué que la réalisation de ce nouveau réseau de transport aura un **financement indépendant** de celui des mesures d'**amélioration** et de **modernisation** des autres réseaux de transport public.

Les députés se sont ensuite penchés sur le sujet de l'interconnexion du nouveau réseau avec les autres réseaux. Ainsi, le schéma d'ensemble devra non seulement décrire toutes les possibilités de **connexion** aux autres réseaux de transport public en Île-de-France mais rendre également compte de l'**offre de transport public complémentaire** du nouveau réseau disponible à partir de ses gares.

Enfin, ils ont souhaité renforcer la consultation lors de l'établissement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, dont il a été précisé qu'il incombait à l'établissement public « Société du Grand Paris ». En effet, ce même schéma sera soumis au préalable à une consultation du **public** et à **l'avis des collectivités territoriales concernées** et établi après **consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France**.

Par ailleurs, lors de l'examen du texte en *séance publique*, les députés ont adopté les amendements principaux suivants qui ont précisé le travail effectué en commission :

– la réalisation de ce nouveau réseau de transport devra avoir un **financement indépendant** de celui des mesures de **création** des autres réseaux de transport public ;

– le métro automatique de grande capacité en rocade participera au **désenclavement** de certains territoires ; en outre, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris présentera les objectifs en termes **d'accessibilité** du réseau ;

– **l'atelier international du Grand Paris** sera consulté sur ce projet, tandis qu'un **débat public**, et non une simple consultation, sera organisée sur ce schéma, prenant ainsi en compte les modifications apportées en commission à l'article 3 du projet de loi.

IV. Le texte de la commission spéciale

Au préalable, sans entrer directement dans le débat sur le tracé du futur métro automatique, ni empiéter sur le débat public qui sera organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), et conscient que les cartes actuelles fournies par le Secrétariat d'État de M. Christian Blanc ne sont qu'indicatives, **votre rapporteur tient néanmoins à indiquer que le futur tracé doit à ses yeux desservir les territoires suivants :**

– la partie orientale du Val d'Oise ;

– le Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte ;

– le « cône » reliant les pôles de recherches de la Montagne Ste-Geneviève-Saclay-Orly, d'une part, et ceux de « l'arc » Saclay-Massy-Villejuif-Evry d'autre part, ainsi que l'axe reliant Orly à Evry ;

– l'est parisien, étant entendu que la desserte du futur pôle de compétitivité de Marne-la-Vallée ne doit pas occulter la nécessité de relier efficacement Val-de-Fontenay et le Nord du Val-de-Marne au reste de la région francilienne.

Par ailleurs, **votre rapporteur estime, à titre personnel**, que le projet de liaison ferrée directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, également appelé **CDG Express**, **deviendra très largement superflu** une fois acté le principe de réaliser la double boucle. En effet, ce projet de

métro, d'une longueur de 32 kilomètres, d'un coût estimé de 600 millions d'euros, et qui doit être réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé, n'a toujours pas vu le jour et sa mise en service serait presque concomitante à celle de la double boucle.

En outre, s'agissant du **nombre de gares**, estimé à l'heure actuel à quarante, **voire rapporteur considère que ce nombre peut être augmenté s'il existe une demande forte des acteurs locaux**. En effet, une augmentation de cinq à dix minutes d'un trajet due à l'adjonction de 5 ou 10 gares sur le tracé de la double boucle ne constitue pas un préjudice inacceptable pour les usagers des transports si en contrepartie des gains socio-économiques forts sont dégagés, permettant un meilleur aménagement du territoire.

Tout en souscrivant globalement à la philosophie des amendements adoptés à l'Assemblée nationale, votre commission spéciale a adopté **six amendements**.

– En premier lieu, elle a adopté, à l'initiative de votre rapporteur, un **amendement** indiquant que le **financement par l'État** de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux **contrats de projets** conclus avec la région d'Île-de-France (CPER) permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. En effet, il est essentiel de rappeler que les engagements contractés entre l'État et la région francilienne ne sauraient être remis en cause par ce projet de métro automatique de grande capacité en rocade. Pour mémoire, selon les informations fournies par le Gouvernement, l'État s'est engagé à hauteur de 874 millions d'euros sur le volet « transport » du CPER 2007-2013 de la région d'Île-de-France, sur un total de dépenses de 2,93 milliards d'euros¹.

– Puis, à l'initiative de **M. Christian Cambon** et plusieurs des membres du groupe UMP, votre commission a adopté un **amendement rectifié** pour indiquer que les mesures inscrites dans les contrats de projets conclus entre l'État et la région francilienne doivent permettre de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. **Cet amendement illustre la nécessité d'améliorer le réseau actuel afin de répondre aux préoccupations de ses usagers**.

– Troisièmement, elle a adopté, sur proposition de votre rapporteur, un **amendement** portant rédaction globale du II de l'article, relatif au **schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris**. Cet amendement est essentiellement rédactionnel², mais il introduit la **nécessité de connecter le nouveau réseau avec le réseau ferroviaire à grande vitesse**.

¹ Ce volet, également appelé « Grand Projet 5, contribuer à l'accessibilité », comprend 6 rubriques. A elle seule, la rubrique « engagement des travaux de 16 opérations » absorbe la moitié des crédits affectés aux transports en commun (1,73 milliard d'euros, dont 392 millions à la charge de l'État).

² En particulier, suite à cette nouvelle rédaction du II de l'article 2, le 3ème alinéa du I est supprimé (« Ce réseau est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France »).

Afin d'éviter tout risque de contentieux, il convient de préciser que le schéma d'ensemble expose les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse en se fondant sur les listes de projets de LGV présentées à l'article 12 de la loi dite Grenelle I. Cet amendement évoque en outre la future **ligne à grande vitesse (LGV) reliant Paris à la Normandie**, annoncée par le Président de la République dans son discours sur le Grand Paris d'avril 2009. Cette disposition est de nature à satisfaire les sénateurs signataires d'une proposition de loi récente qui vise à ajouter ce projet de LGV au futur schéma national des infrastructures de transport, prévu à l'article 17 de la loi dite Grenelle I. Par ailleurs, cet amendement intègre la problématique des **parkings-relais** exprimée à l'article 2 bis du projet de loi.

– Elle a également adopté un amendement de M. Jean-Pierre Caffet, Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste fixant une obligation de compatibilité entre le schéma d'ensemble et le plan de déplacement urbain de la région d'Île-de-France.

– En outre, votre commission spéciale a adopté un **amendement proposé par le rapporteur pour promouvoir le fret ferroviaire**. En effet, dès lors que l'on fait le choix de privilégier la technologie du métro automatique au détriment de la technologie ferroviaire classique (RER), la question du transport de marchandises de fret prend une acuité toute particulière car il est impossible techniquement d'assurer le transit de trains de marchandises sur des voies réservées au métro. Par conséquent, votre commission a indiqué que la mise en place d'un **réseau à haut niveau de performance** prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du **Havre et de Rouen**, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le **port autonome de Paris**, est un **objectif d'intérêt national**. En outre, cette mise en place fait l'objet d'un rapport au Parlement au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi. Plus que jamais, il convient d'insister sur la nécessité absolue d'aménager intelligemment l'axe de la Seine, comme l'appelle de ses vœux M. Antoine Rufenacht, maire du Havre.

– Enfin, à l'initiative de **M. Charles Revet**, votre commission a adopté un **amendement rectifié** afin que ce rapport au Parlement évoque également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine pour assurer une meilleure desserte du Grand Paris.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 2 bis

Application des recommandations du Grenelle de l'environnement à la conception des parkings autour des gares

Commentaire : cet article vise à promouvoir la construction de parkings-relais à proximité des gares de la double boucle.

I. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Sur proposition du président de la commission du développement durable et du rapporteur, l'Assemblée nationale a adopté un amendement pour promouvoir la construction des parkings-relais proches des gares de la double boucle. En effet, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, visé à l'article 2 du projet de loi, devra répondre aux prescriptions de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui visent à encourager le développement des déplacements urbains multimodaux, en particulier pour ce qui concerne la conception des gares et de leurs parcs de stationnement de véhicules individuels.

II. Le texte de la commission spéciale

Afin de ne pas alourdir le texte du projet de loi, votre commission spéciale a adopté **un amendement de suppression de cet article** afin de réintégrer les préoccupations liées aux déplacements urbains multimodaux dans l'article 2, sans faire référence à la loi dite Grenelle I : en tant que loi de programmation, elle s'impose en effet à toutes les lois ordinaires. Ces préoccupations doivent plutôt figurer dans le contenu du schéma d'ensemble du réseau de transport public présenté à l'article 2, et qui a fait l'objet d'un amendement de réécriture du rapporteur adopté par votre commission.

Votre commission spéciale a supprimé cet article.

Article 3

Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

Commentaire : cet article détermine les conditions de la participation du public et des élus locaux au processus d'élaboration du « schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris », c'est-à-dire du projet de métro automatique de grande capacité en région parisienne, tel défini à l'article 2 du projet de loi.

Cette participation du public s'impose au législateur puisque la France a ratifié le 8 juillet 2002 la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée le 25 juin 1998 à Aarhus (Danemark).

I. Le texte du projet de loi initial

L'article 3 initial comporte dix-huit alinéas, répartis en neuf paragraphes. Il prévoit une procédure de consultation simplifiée par rapport aux règles relatives au débat public fixées dans le code de l'environnement.

Le **paragraphe I** garantit la participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble, tout en prévoyant que la procédure suivie sera dérogatoire aux articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement.

Le texte du projet précise également que le **préfet de région conduira la consultation** et y associera le maître d'ouvrage, l'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial « la Société du Grand Paris » dont les missions, l'organisation et le fonctionnement sont exposés au titre II du projet de loi (articles 7 à 11).

Enfin, il est indiqué que la charge matérielle et financière de la consultation sera supportée par la « Société du Grand Paris ».

Le **paragraphe II** confie à la « Société du Grand Paris » la responsabilité de préparer et d'établir le **dossier de la consultation** destiné au public et énonce les informations qui devront obligatoirement y figurer : objectifs et principales caractéristiques du schéma d'ensemble, exposé des enjeux socio-économiques, coût estimatif, prévisions de trafic, analyse des incidences sur l'aménagement, rapport environnemental et avis de l'autorité administrative compétente sur ce rapport, conformément aux articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement. Cette autorité, qui devra être fixée par décret, devrait être le Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le préfet de région disposera d'un délai de quinze jours pour se prononcer sur la complétude du dossier, qui sera transmis, simultanément, à la Commission nationale du débat public (CNDP) qui pourra, sous quinzaine, faire part de ses éventuelles observations.

Enfin, il est précisé que le dossier doit impérativement être consultable par le public au plus tard un mois avant le début officiel de la consultation du public.

Le **paragraphe III** consacre, par dérogation au code de l'environnement, le principe de consultation des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Ceux-ci disposeront d'un délai de trois mois pour se prononcer. A défaut d'émission d'un avis dans ce délai, l'avis sera réputé émis.

Le **paragraphe IV** précise les conditions et les modalités selon lesquelles le public sera consulté.

Il incombera au préfet, représentant de l'État dans la région, d'arrêter et de publier, au minimum un mois avant le début de la consultation, le calendrier selon lequel elle se déroulera. Cette publication devra notamment indiquer les lieux et l'adresse du site internet où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations. De même, le public devra être informé des lieux, jours et heures des réunions publiques relatives à la consultation.

Le texte du projet de loi prévoit également, sous réserve que la CNDP le demande expressément, d'associer à la consultation un observateur délégué par cette instance. Par ailleurs, une ou plusieurs personnes figurant sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur, seront obligatoirement associées. Le choix de cet (ces) expert(s) relèvera du préfet de région d'Île-de-France.

Il est également prévu que lors de la tenue des réunions publiques de la consultation, des temps de paroles soient réservés aux élus des collectivités territoriales et aux représentants des établissements de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement.

Enfin, la durée de consultation du public est fixée à quatre mois.

Le **paragraphe V** reprend pour l'essentiel les dispositions existantes des articles L. 121-11 et L. 121-13 du code de l'environnement.

Il maintient à deux mois le délai de publication du bilan de la consultation. L'organisation du débat relevant de la compétence du préfet de région, il lui reviendra, en lieu et place de la CNDP, de procéder à sa publication, étant entendu que ce bilan devra comprendre, le cas échéant, les observations du délégué de la CNDP.

Le treizième alinéa de l'article a pour objet de réduire d'un mois (trois mois à l'article L. 121-13 du code de l'environnement, deux mois dans

le texte du projet de loi) le délai séparant la publication du bilan de la consultation de celle de l'acte tirant les conséquences de la consultation et définissant les conditions dans lesquelles le projet du métro en région parisienne sera mis en œuvre. La responsabilité de l'acte et de sa publication incombera à la « Société du Grand Paris ».

Le **paragraphe VI** prévoit la possibilité de soumettre à la procédure de consultation simplifiée instituée par l'article les opérations d'équipement entraînant la saisine automatique de la CNDP et qui sont situées sur le territoire d'une commune ayant signé un contrat de développement territorial dont la création est prévue à l'article 18 du projet de loi.

Le dossier destiné à la consultation du public et le bilan de la consultation sont alors établis par le maître d'ouvrage de l'opération concernée. Dans un souci de simplification, il est expressément prévu que le dossier de la consultation ne comprend pas de rapport environnemental.

Le **paragraphe VII** renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les modalités d'application de cette procédure particulière.

Le **paragraphe VIII** vise à garantir la réalisation du projet de métro en région parisienne contre tout recours contentieux abusif. Il reprend et adapte les dispositions de l'article L.121-14 du code de l'environnement.

Enfin, le **paragraphe IX** vise à modifier l'article L. 121-2 du code de l'environnement afin d'inscrire le principe selon lequel la procédure relative au Grand Paris déroge au droit commun en matière d'information et de participations des citoyens, c'est-à-dire au titre II du livre I^{er} du code l'environnement.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté **quatre modifications de fond** au texte initial.

En premier lieu, à l'initiative de sa commission des lois, saisie pour avis, l'Assemblée nationale a préféré confier la responsabilité d'organiser le débat public à la **Commission nationale du débat public (CNDP)** plutôt qu'au préfet de région.

Les députés ont considéré que l'intervention de cette commission renforcerait **l'efficacité, l'intelligibilité et la transparence du débat public**, eu égard à son « *expérience incomparable* » et à sa « *crédibilité particulière, liée à son indépendance¹* », **sans remettre en cause les caractéristiques de la procédure**, dérogatoires du droit commun.

La CNDP, dont les missions sont définies à l'article L. 121-1 du code de l'environnement, a été consacrée **autorité administrative indépendante**

¹ Avis de la commission des lois sur le projet de loi relatif au Grand Paris, page 38 (document n° 2008, 13^e législature).

en 2002, marquant ainsi l'aboutissement d'un long processus tendant à inscrire, puis à élargir, le principe de participation en droit français.

LE PRINCIPE DE PARTICIPATION EN DROIT FRANÇAIS

INSCRIPTION DU PRINCIPE DE PARTICIPATION DANS LE SYSTÈME JURIDIQUE FRANÇAIS

Le principe de participation du public est posé à l'article 2 de la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite loi "Barnier". Ainsi « *un débat public peut être organisé sur les objectifs et les caractéristiques principales des projets pendant la phase de leur élaboration* » et pour en garantir son organisation et la qualité de sa mise en œuvre une instance est mise en place : la Commission nationale du débat public, dépendant alors du ministère chargé de l'environnement.

Élargissement du principe de participation

La poursuite de la volonté d'améliorer la prise en compte de l'environnement amène 39 États, membres du Conseil économique et social des Nations-Unis et la Communauté européenne à la rédaction de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, qui est signée le 25 juin 1998 à Aarhus au Danemark (cf. art. 6 §3 – 4 et 8).

Le 25 novembre 1999, suite à une demande du Premier ministre demandant d'apporter une réflexion sur l'amélioration des modalités d'appréciation de l'utilité publique des grands aménagements et équipements, le Conseil d'État adopte le rapport du groupe d'étude présidée par Nicole Questiaux. Ce rapport redéfinit la place de l'utilité publique et l'appréciation de l'intérêt général, notamment en y associant les collectivités territoriales, préconise l'information et la concertation avec le public non seulement en amont mais tout au long du processus de décision et propose de transformer la CNDP en une instance indépendante, garante du bon déroulement du débat public.

L'année suivante, afin d'anticiper sur les nouvelles attributions de la CNDP, prévues dans le projet de loi relative à la démocratie de proximité, le Gouvernement demande par sa lettre de mission au Président de la CNDP, d'expérimenter l'élargissement du champ d'application du débat public et la diversification de ses modes d'intervention. Dans cet esprit, plusieurs dossiers ont donc été soumis à des procédures nouvelles et expérimentales (débat recommandé, concertation recommandée, préconisation de débat local).

La CNDP devient l'organe majeur de la participation du public

Conformément aux dispositions de la Convention d'Aarhus, la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé "Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire".

Les propositions du Conseil d'État sont également largement prises en compte. En effet, l'article 134 de la loi précitée de 2002 transforme la CNDP en autorité administrative indépendante, diversifie et renforce ses attributions : la commission est désormais « chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics (...) dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire » (art. L. 121-1 du code de l'environnement).

Il importe de préciser que la CNDP ne fait qu'**organiser** le débat public sans se prononcer sur le fond des projets qui lui sont soumis (art. L. 121-1 du code de l'environnement) et sans en assumer la charge matérielle et financière, qui revient au maître d'ouvrage, en l'espèce la « Société du Grand Paris » (alinéa 3).

Deuxième modification substantielle de l'Assemblée nationale : la consécration, à l'initiative du Gouvernement, **de l'existence et du rôle de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP)**. Au même titre que les élus locaux, il sera consulté, au moment du débat public, sur le dossier établi par la « Société du Grand Paris ».

Rappelons la genèse cet Atelier : au printemps 2008, à la demande du Président de la République, dix grands architectes sélectionnés au terme d'un concours international, réunissent dix équipes en France et dans le monde entier, mobilisent plus de 500 experts, urbanistes, ingénieurs, économistes, artistes... et réfléchissent au devenir de Paris à long terme, à sa transformation en métropole durable, attractive, rayonnante.

Les travaux des dix architectes sont présentés au grand public à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine dans le cadre d'une exposition inaugurée par le Président de la République le 29 avril 2009. Plus de 215 000 visiteurs découvrent cette exposition en six mois, plus grand succès jamais réalisé pour une exposition d'architecture et d'urbanisme.

C'est alors que naît l'idée d'instituer l'Atelier International du Grand Paris qui a vocation, comme l'écrivent les dix architectes urbanistes au Président de la République en juillet 2009, « *à devenir une instance de recherche et de réflexion, de conception, de proposition et de vigilance. Il doit pouvoir intervenir de façon pertinente et efficace dans le système complexe des décisions et des influences qui font la ville. Il doit pouvoir donner son avis sur les grandes orientations fondatrices* ».

Sur le plan juridique, le Président de la République a annoncé lors d'une conférence de presse, organisée le 15 décembre 2009, que l'AIGP prendrait la forme d'un **Groupement d'intérêt public (GIP)** par transformation d'un groupement existant, créé en 2002, dénommé EPAU (L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains) qui présente l'avantage de réunir le ministère de la culture et de la communication et le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. A cet effet, le conseil d'administration du GIP EPAU a approuvé, le 20 janvier 2010, un avenant à la convention constitutive de 2002.

Le statut – très souple – du GIP permettra de réunir de nombreux **acteurs publics et privés** : les ministères susmentionnés, la Ville de Paris, la région d'Île-de-France et l'association des maires d'Île-de-France mais aussi, naturellement, les dix équipes d'architectes urbanistes qui seront membres du Conseil scientifique.

Troisième modification substantielle de l'Assemblée nationale : la **consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)** sur le dossier destiné au public. La commission du développement durable a souhaité « *répondre aux nombreuses demandes formulées en audition à ce sujet* ». Au même titre que les élus locaux et l'AIGP, le STIF sera donc consulté, au moment du débat public, sur le dossier établi par la « Société du Grand Paris ».

Enfin, à travers une quatrième modification importante, les députés ont entendu **associer étroitement les parlementaires** au débat public.

En premier lieu, à l'initiative de sa commission du développement durable, l'Assemblée nationale a décidé que les commissions compétentes des assemblées parlementaires recevraient :

– une présentation par le président du Conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris » du dossier du débat public avant sa publication (alinéa 7) ;

– une présentation par le Président de la CNDP du bilan du débat public (alinéa 14) ;

– une présentation par le président du Conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris » du schéma d'ensemble retenu (alinéa 16) ;

– un rapport de la « Société du Grand Paris » concernant le dossier destiné au public en matière d'opération d'équipements (alinéa 17).

En second lieu, à l'initiative de M. Claude Bodin et plusieurs de ses collègues, les députés ont souhaité permettre aux parlementaires qui le souhaitent, quelle que soit leur circonscription de rattachement, de s'exprimer « *es qualité* » lors des réunions publiques, au même titre que les élus locaux, et ce, « *étant donnée l'importance du projet qui va avoir un impact sur les 35 années à venir* ».

III. Le texte de la commission spéciale

• Votre commission spéciale note avec satisfaction que les députés **n'ont pas remis en cause les caractéristiques de la procédure**, que le Gouvernement a souhaité quelque peu déroger du droit commun compte tenu de l'importance et de l'ampleur du projet.

En effet, la procédure modifiée par les députés **préserve le rôle essentiel des élus locaux** : alors qu'un débat public met normalement tous les acteurs concernés sur un pied d'égalité (associations, personnalités qualifiées, autorités publiques, élus locaux...), la procédure prévue à l'article 3 place les élus dans une **position privilégiée**. D'une part, les présidents de la région, des départements, des EPCI concernés ainsi que les maires d'Île-de-France seront

consultés sur le projet : ils disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au préfet de région qui « *en adresse aussitôt copie à la commission nationale du débat public* ». Ces avis seront ensuite annexés au bilan du débat public établi par la CNDP et la « Société du Grand Paris » devra motiver les modalités de prise en compte de ces avis. D'autre part, l'Assemblée nationale n'a pas remis en cause la disposition, dérogatoire elle-même, selon laquelle lors des **réunions publiques**, un temps de parole est réservé, *ès qualités*, aux présidents de la région, des départements, des EPCI concernés ainsi qu'aux maires d'Île-de-France qui en font la demande (alinéa 12).

Par ailleurs, les députés n'ont pas remis en cause les **délais plus courts** que le droit commun prévus par le texte :

– ils ont indiqué que **la CNDP serait saisie de plein droit**, alors que dans le droit commun cette instance dialogue avec le maître d'ouvrage, en moyenne **huit mois**, afin d'apprécier l'opportunité d'organiser un débat public en fonction de l'intérêt du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire (article L. 121-9 du code de l'environnement) ; le fait de prévoir « un débat public du fait de la loi » fait donc gagner un temps précieux à la procédure ;

– ils ont **maintenu à quinze jours** le délai séparant la décision de d'organiser un débat public de la publication des modalités d'organisation de ce débat (alinéa 6). Il s'agit d'un délai dérogatoire du droit commun puisque la CNDP dispose normalement d'un délai de **deux mois** pour analyser le dossier du maître d'ouvrage et constater, le cas échéant, qu'il est complet (article L. 121-9 du code de l'environnement) ;

– de même, les députés ont conservé le délai de **deux mois** séparant la publication du bilan de la consultation de celle de l'acte pris par le maître d'ouvrage tirant les conséquences de la consultation, étant précisé que le délai de droit commun est de trois mois (art. L. 121-13 du code de l'environnement) ;

– enfin, l'Assemblée nationale a confirmé que la durée du débat public **ne pourrait excéder quatre mois**, alors que le droit commun (article L. 121-11 du code de l'environnement) prévoit la possibilité pour la CNDP de prolonger de deux mois la durée du débat public (4 + 2).

Au total, il est possible de considérer que la procédure prévue à l'article 3 **fait gagner environ un an** par rapport au droit commun, comme l'illustre le tableau ci-dessous :

| | Dialogue amont entre la CNDP et le maître d'ouvrage | Examen par la CNDP du caractère complet du dossier | Débat public | Publication du bilan du débat public | Décision du maître d'ouvrage | Total |
|--|---|--|-------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Calendrier de la procédure prévue à l'article 3 du projet de loi | néant | 15 jours | 4 mois | 2 mois | 2 mois | 8,5 mois |
| Calendrier de la procédure de droit commun | 8 mois (en moyenne) | 2 mois | Entre 4 et 6 mois | 2 mois | 3 mois | Entre 19 et 21 mois |

Compte tenu du caractère exceptionnel du projet du Grand Paris et des réponses qu'il permettra d'apporter à certaines urgences économiques, sociales et environnementales, votre commission spéciale se réjouit du **raccourcissement des délais ainsi obtenu**.

Pour être effectif, ce raccourcissement supposera toutefois que le dossier destiné au public soit **prêt rapidement** après l'adoption définitive de la présente loi.

Le Gouvernement a fait savoir à votre rapporteur qu'il travaillait déjà à la constitution du dossier destiné au public. Cette anticipation opportune apparaît d'ailleurs au travers de la préparation du **rapport environnemental**, pièce importante que le dossier destiné au public devra comporter en application de l'article L. 122-6 du code de l'environnement, qui a transposé la directive 2001/42/CE du Parlement et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Le Gouvernement a décidé d'externaliser l'élaboration de ce rapport environnemental : la consultation s'est inscrite dans le cadre d'un marché unique de prestations intellectuelles, passé en appel d'offres ouvert. Le prestataire retenu est un groupement constitué des sociétés suivantes : Biotope (agissant en tant que mandataire), Stratec, Burgeap et Atelier SERAJI. Le marché a été notifié le 30 octobre 2009 et la réunion de lancement a eu lieu le 2 novembre 2009. Le rapport sur l'état initial de l'environnement a été remis le 1^{er} février 2010 et le rapport final devrait être rendu fin mai/début juin, ce qui permettrait de **boucler le dossier complet courant juillet**, car l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue par l'article L. 122-7 du code de l'environnement¹, devra émettre un avis sur l'évaluation environnementale, avis qui sera versé au débat public.

- Votre commission spéciale a adopté **20 amendements** sur cet article, dont deux identiques.

¹ Autorité qui, on l'a dit, sera fixée par décret : ce devrait être le Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Outre six amendements apportant des clarifications et améliorations rédactionnelles, ces amendements visent, tout d'abord, à intégrer dans le contenu du dossier du Grand Paris soumis au débat public les **modes de financement envisagés**, et ce à l'initiative de M. Jean-Pierre Caffet, Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste.

La commission a également souhaité, à l'initiative de notre collègue M. Yves Pozzo di Borgo, encadrer la durée des étapes administratives préalables au débat public. Elle a ainsi harmonisé les règles encadrant l'élaboration du dossier de débat public avec celles prévues en matière de constitution des dossiers d'enquête publique. A cette fin, elle a repris des dispositions qui, s'inspirant de l'article L.123-9 du code de l'environnement, permet d'assurer la transparence de la procédure. Il importe en effet que, dans l'hypothèse où la « Société du Grand Paris » refuserait de répondre à la demande de la CNDP de compléter le dossier, par exemple parce qu'elle juge les pièces sollicitées inutiles ou trop difficiles à produire, le refus soit **motivé et publié**.

Par ailleurs, la commission spéciale a modifié l'alinéa 9 avec pour triple objectif :

– d'alléger la procédure du débat public en supprimant l'obligation de transmission du dossier par le préfet de région. Non seulement cette transmission paraît inutile puisque le dossier, par définition, sera public, mais en plus elle paraît source d'erreur, de contentieux et de délais supplémentaires ;

– de corriger une erreur matérielle qui figurait dans le projet initial et qui aurait pu avoir de lourdes conséquences. Le projet de loi prévoit en effet la consultation « *des établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement* ». Or, rares sont les EPCI qui ont reçu la compétence en matière d'urbanisme, et donc, a fortiori, la double compétence urbanisme/aménagement. L'amendement remplace donc le « et » par un « ou » ;

– de prévoir la consultation de « Paris-Métropole ». Ce syndicat mixte, qui rassemble aujourd'hui une centaine de collectivités de toutes sensibilités, pourrait bien être le précurseur de la future assemblée territoriale du Grand Paris comme l'a récemment déclaré le Président de la République¹. A cet égard, il importe de préciser que suite à cette déclaration, M. Bertrand Delanoë, maire de Paris, a souligné que « *l'outil Paris-Métropole, en synergie totale avec la région d'Île-de-France, et dans un dialogue loyal avec l'Etat, est le plus efficace pour avancer ensemble, dès après les régionales, et créer les conditions d'une gouvernance métropolitaine renforcée et dynamisée.* »

En outre, votre commission spéciale a supprimé les références aux auditions parlementaires, à l'exception de celle, prévue à l'alinéa 14,

¹ Revue « *L'architecte d'aujourd'hui* » de février-mars 2010, page 55.

permettant au président de la CNDP de présenter le compte-rendu du débat public. Ces auditions paraissent en effet :

– inutiles, les commissions parlementaires pouvant entendre qui elles souhaitent quand elles le demandent, y compris le président du directoire de la « Société du Grand Paris », non visé par l'article 3 ; en outre, depuis la dernière révision constitutionnelle, le Parlement a lui-même la possibilité d'organiser un débat en séance publique sur un sujet qu'il juge important dans le cadre de la semaine mensuelle dite de contrôle ;

– susceptible de générer des délais supplémentaires, d'autant que, s'agissant de l'audition prévue à l'alinéa 7, elle impose celle-ci avant le lancement du débat public.

Votre commission a également apporté certaines précisions importantes concernant la désignation et le rôle des commissaires-enquêteurs appelés à prendre part au débat public. Elle a ainsi adopté un amendement qui :

– remplace « la liste d'aptitude » par « les listes d'aptitude ». En effet, le code de l'environnement, dans son article L. 123-4 prévoit déjà ce pluriel qui autorise le président d'un tribunal administratif (en l'occurrence celui de Paris) de désigner les membres d'une commission d'enquête à partir des listes d'aptitudes produites par n'importe quel autre tribunal administratif. Dans le cas présent, ceci est d'autant plus pertinent que le projet recouvre le territoire de plusieurs départements ;

– remplace, en conséquence, « une ou plusieurs personnes » par « cinq personnes », ce chiffre correspondant au nombre de tribunaux administratifs (et donc de listes d'aptitudes) compétents en Île-de-France (Paris, Cergy-Pontoise, Versailles, Melun et, depuis le 1^{er} novembre 2009, Montreuil) ;

– précise le rôle des commissaires-enquêteurs. Le projet de loi dispose qu'ils sont « associés au débat public », ce qui peut conduire à des confusions quant à leur rôle. L'amendement prévoit qu'ils pourront simplement assister aux réunions de la commission particulière de la CNDP ;

– fait de cette désignation une simple faculté, ce qui permet d'écarter tout contentieux, par exemple si le Président du tribunal d'administratif de Paris tarde à désigner les commissaires-enquêteurs.

En outre, votre commission spéciale a supprimé l'alinéa 12 qui consacre dans la loi qu'un temps de parole est réservé *es qualité* aux élus locaux et parlementaires. En pratique, ce temps de parole est naturellement toujours accordé par la CNDP, garante de la bonne organisation du débat public.

Par ailleurs, votre commission, sur l'initiative conjointe de votre rapporteur et de M. Jean-Pierre Caffet, Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste, a supprimé les alinéas 17 et 18 afin de soumettre au droit

commun les opérations d'équipement qui seront réalisées dans le cadre du Grand Paris, en particulier autour des futures gares : en effet, la procédure dérogatoire de l'article 3 est spécifique au schéma de transport (il est ainsi question de « prévisions de trafic » à l'alinéa 5) et emporte obligation de consulter de nombreuses structures (collectivités territoriales, EPCI, STIF, atelier du Grand Paris...), y compris pour des projets d'équipement localisés sur une commune, par exemple une université ou un hôpital, ce qui paraît excessif.

A l'inverse, le renvoi du droit commun apportera plus de souplesse. En effet, l'article L. 121-9 du code de l'environnement prévoit que la CNDP peut estimer qu'un débat public n'est pas nécessaire et recommander l'organisation d'une concertation selon des modalités qu'elle propose. La CNDP pourrait ainsi parfaitement considérer que le débat public sur le réseau de transports a déjà permis de présenter au public certaines opérations d'équipements et qu'en conséquence un débat spécifique n'est pas nécessaire.

Enfin, à l'initiative de notre collègue M. Yves Pozzo di Borgo, la commission, dans un souci de cohérence, a souhaité que soit mis un terme au débat public relatif au projet Arc Express dès la publication de la présente loi. Le débat public relatif au Grand Paris portera nécessairement sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales de ce projet. Il convient, dans un souci de cohérence, d'éviter la conduite de deux débats publics parallèles.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 4

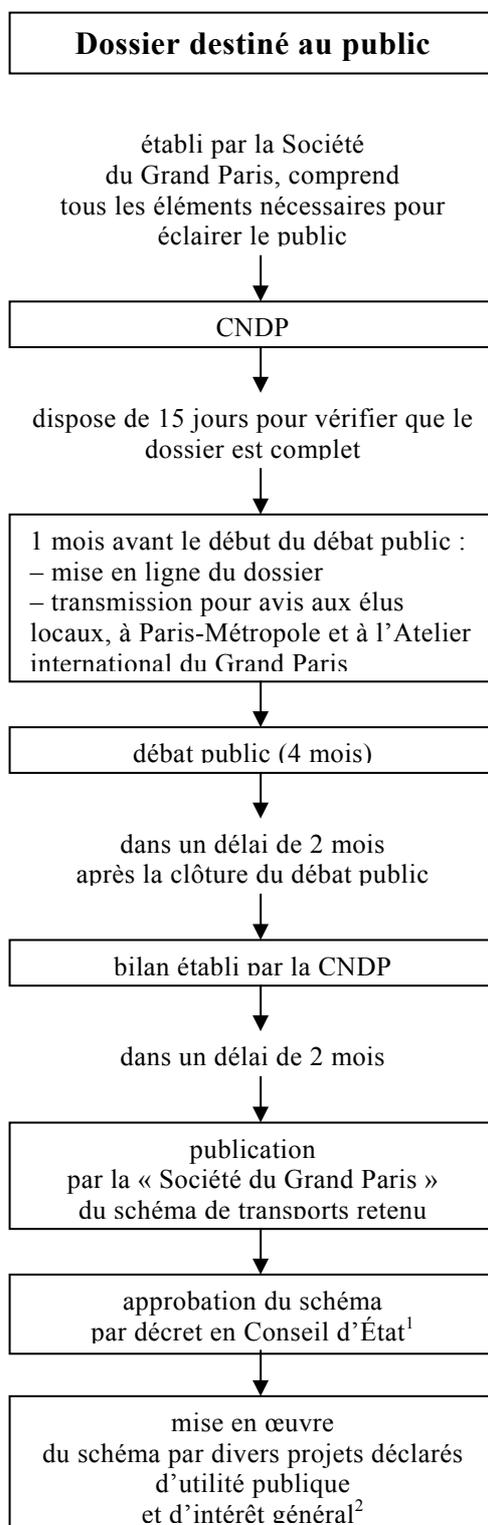
Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris

Commentaire : cet article décrit la procédure applicable aux projets d'infrastructures du futur métro automatique.

I. Le texte du projet de loi initial

L'article 4, que l'Assemblée nationale n'a modifié que sur un plan formel, prévoit que le « schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris », c'est-à-dire l'opération du métro automatique de grande capacité en région parisienne, tel défini à l'article 2 du projet de loi, est mis en œuvre par des **projets déclarés d'utilité publique et d'intérêt général** par décret en Conseil d'État.

En tenant compte des amendements adoptés à l'article 3, on peut présenter la procédure ainsi :



¹ voir art. 2 du projet de loi.

² voir art. 4 du projet de loi.

Cette double déclaration **d'utilité publique et d'intérêt général** a pour but de faciliter la réalisation du réseau : d'une part, il justifie **l'expropriation** par la « Société du Grand Paris » de biens afin de les utiliser en vue de la réalisation d'infrastructures du réseau du métro automatique, d'autre part, **il fait prévaloir la création de ce réseau sur tous les documents d'urbanisme existants** : sont visés les plans locaux d'urbanisme (PLU), les schémas de cohérence territoriale (SCOT) mais surtout le Schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF). Autrement dit, contrairement à ce qu'ont soutenu certains députés de l'opposition lors de l'examen du projet de loi, le SDRIF devra être rendu compatible afin de prendre en compte le projet de métro automatique du Grand Paris qui en constitue la colonne vertébrale, et non l'inverse.

Il s'agit d'un **point essentiel**. Lors de son audition par la commission spéciale, M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, a indiqué que le Gouvernement avait refusé de transmettre au Conseil d'État le SDRIF, adopté par le Conseil régional en septembre 2008, et qu'en conséquence le seul schéma actuellement en vigueur était celui de 1994. Il a expliqué que ce refus était justifié par le fait que ce schéma ne paraissait pas compatible avec les ambitions du projet du Grand Paris. Suite au discours du Président de la République le 29 avril 2009, un accord avait été trouvé entre le président du conseil régional et le Gouvernement afin d'élaborer un schéma satisfaisant, mais le projet de texte n'a finalement pas été présenté en assemblée plénière du conseil régional comme il était prévu. Toutefois, la situation devrait évoluer à la faveur des récentes élections régionales des 14 et 21 mars 2010.

Votre commission spéciale insiste sur le fait que, comme l'a clairement indiqué le Président de la République dans son discours du 29 avril 2009, le schéma de transports du Grand Paris **repose sur la mise en œuvre conjointe** du dispositif de **métro automatique** du présent projet de loi et **du plan de mobilisation** programmé par la région d'Île-de-France. Il convient donc de ne pas opposer la réponse à donner aux urgences d'aujourd'hui et les nécessités de demain.

En effet, comme l'ont souligné la plupart des personnes entendues par votre rapporteur, le plan de mobilisation, élaboré sur la base d'un travail conjoint des services de l'État et de la Région d'Île-de-France, puis en étroite concertation avec les départements, a pour vocation de **répondre aux attentes urgentes et légitimes des Franciliens**. Il est constitué en particulier :

- de la modernisation du réseau RER, en particulier des lignes A, C et D ;
- de nouveaux projets : prolongement d'Éole à l'ouest, prolongement de la ligne 14 du métro à mairie de St Ouen pour désaturer la ligne 13, réalisation des sections Sud et Nord de la rocade métro Arc Express ;
- d'un volet matériel roulant (rénovation-acquisition) et du programme de mise en accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.

Votre commission spéciale prend acte que de nombreux élus du Val-de-Marne ont mis en avant la nécessité de réaliser le projet de métro en rocade **Orbival**, déclinaison val-de-marnaise d'Arc Express, projet qui semble faire consensus. Votre commission spéciale note que ce projet est **parfaitement complémentaire** de celui du Grand Paris en termes de tracé.

Mieux encore, le fait d'intégrer Arc Express dans le cadre de la « double boucle » du Grand Paris permettra non seulement d'**accélérer** la réalisation de ce projet mais aussi de l'**optimiser** au travers du bouclage que réalisera le futur tracé. Enfin, il n'est pas inutile de préciser qu'en ne réalisant pas l'opération Arc Express, la région d'Île-de-France devrait économiser environ **6 milliards d'euros** qu'elle pourra affecter à l'amélioration des transports existants.

S'agissant du contenu précis de l'article 4, il comporte deux types de mesures : certaines **dérogent ou précisent** le droit commun, d'autres constituent de **simples rappels du droit en vigueur**.

Au titre des premières, citons, en premier lieu, l'alinéa 3 qui prévoit que l'enquête est ouverte par le préfet dans un délai de **dix ans** à compter de l'approbation du schéma d'ensemble par décret en Conseil d'Etat. Ce délai est le double de celui qui est prévu à l'article L. 121-12 du code de l'environnement. En second lieu, l'alinéa 4 dispose que les commissaires enquêteurs qui ont été associés au débat public dans les conditions du neuvième alinéa de l'article 3 peuvent être **membres de la commission d'enquête**. Cette précision apparaît utile afin d'écartier expressément une lecture défavorable de l'article L. 123-6 du code de l'environnement qui interdit aux « *personnes intéressées à l'opération en raison de leurs fonctions* » d'être membres de la commission d'enquête. Enfin, l'alinéa 6 détaille le contenu du dossier qui devra être porté à la connaissance du public : outre l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement¹, il devra – précision juridique nécessaire – contenir le bilan établi à l'issue de la procédure de consultation particulière prévue à l'article 3.

En revanche, les alinéas 5 et 7 constituent de **simples rappels du droit en vigueur**. L'alinéa 5 définit le champ de l'enquête publique. Celle-ci portera sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. L'alinéa 7 rappelle que la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des différents documents d'urbanisme, selon les procédures de droit commun en matière de déclaration d'utilité publique (articles L. 121-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du code de l'urbanisme).

¹ Il s'agit du préfet de région en application de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement.

II. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté **cinq amendements de coordination ou clarification**. En particulier, elle a supprimé les alinéas 5 et 7 qui, comme indiqué plus haut, sont redondants avec le droit existant. En outre, elle a supprimé, à l'alinéa 2, les mots « sous réserve des dispositions des troisième à dernier alinéa du présent article » qui laissent entendre, à tort, que les alinéas 3 à 7 sont incompatibles avec les articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement. Or, le délai précité de dix ans pour l'enquête publique (alinéa 3) ne déroge qu'à l'article 121-12 du code de l'environnement qui prévoit 5 ans ; en outre, l'alinéa 4 ne vise qu'à prévenir une lecture défavorable par les tribunaux de l'article L. 123-6 du code de l'environnement en matière de conflits d'intérêt.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 5

(articles L. 13-15 et L. 15-9 du code de l'expropriation)

Prise de possession après expropriation : lutte contre la spéculation foncière et application de la procédure d'extrême urgence

Commentaire : cet article prévoit deux mécanismes destinés à faciliter les opérations d'expropriation conduites par l'Etat pour la réalisation du futur métro automatique.

I. Le texte du projet de loi initial

Cet article, que l'Assemblée nationale n'a modifié que sur un plan formel, a principalement pour objet de **limiter la spéculation foncière** qui pourrait considérablement accroître pour l'Etat le coût de réalisation du métro automatique de grande capacité.

Deux mécanismes sont prévus à cet effet.

D'une part, le paragraphe I de l'article 5 étend le champ d'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : ce dernier fixe à un an avant l'ouverture de l'enquête publique ou, dans le cas d'opérations secrètes intéressant la défense nationale, à un an avant la déclaration d'utilité publique **la date d'estimation des biens expropriés**, par

dérogation au principe général selon lequel les biens sont estimés à la date de la décision de première instance prise par le juge de l'expropriation.

Or, depuis la rédaction de cet article L. 13-15, a été introduit en droit interne le **débat public**, qui, dès lors qu'il implique une publication du dossier et constitue une annonce des opérations à venir, est susceptible des mêmes effets spéculatifs qu'une enquête publique.

En conséquence, le premier alinéa de l'article 5 étend le champ d'application de l'article L. 13-15 afin de « geler » la valeur du bien exproprié à la **date de publication du dossier** par la CNDP¹. En effet, il est très probable que le prix des terrains situés sur le tracé du futur métro automatique et *à fortiori* ceux concernés par les opérations d'équipement importantes réalisées à proximité des gares (hôpital, université, équipements industriels...) va, connaître, dès la mise en ligne du dossier de consultation de la « Société du Grand Paris », **une envolée spectaculaire**. Sans la disposition du premier alinéa de l'article 5, cette spéculation aurait pour effet de renchérir significativement pour l'État le coût global de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En fait, comme il sera indiqué plus loin², cette règle de fixation de la date de référence n'aura vocation à s'appliquer qu'aux **biens non soumis à un droit de préemption**, c'est-à-dire aux biens répondant aux deux conditions cumulatives suivantes :

– ils ne sont pas susceptibles d'être préemptés par l'État (par la voie d'une Zone d'aménagement différé) ;

– ils ne sont pas susceptibles d'être préemptés par une commune au titre du droit de préemption urbain, par exemple si le bien est situé dans une zone naturelle, agricole ou forestière, ou encore dans une commune non dotée d'un document d'urbanisme.

D'autre part – et c'est le deuxième mécanisme destiné à faciliter les opérations d'expropriation conduites par l'État – le **paragraphe II** de l'article 5 rend applicable à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris la **procédure de prise de possession d'extrême urgence** prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cet article dispose en effet que lorsque des travaux de construction d'infrastructures de transport régulièrement déclarés d'utilité publique « *risquent d'être retardés par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou plusieurs terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage, un décret pris sur avis conforme du Conseil d'État pourra, à titre exceptionnel, autoriser la prise de possession de ces terrains* ». Notant que la rédaction actuelle de l'article L. 15-9 laisse subsister un doute quant à son application au métro automatique du Grand Paris et exclut, en outre, les terrains bâtis, le Gouvernement a

¹ Cf. commentaire de l'article 3 explicitant le rôle de la commission nationale du débat public.

² Cf. commentaire de l'article 6.

opportunément décidé de viser expressément ce projet et de rendre applicable l'article L. 15-9 aux **terrains bâtis**.

Une telle extension du champ d'application de l'article L. 15-9 avait déjà été décidée par le législateur pour des **opérations spécifiques en vertu de loi particulières** : citons en particulier l'organisation des jeux olympiques d'hiver à Albertville (loi n° 87-1132 du 31 décembre 1987), la réalisation du Stade de France à Saint-Denis (loi n° 93-1435 du 31 décembre 1993) ou encore pour la réalisation d'un itinéraire à grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse pour l'acheminement des pièces du fuselage de l'airbus A 380 (loi n° 2001-545 du 29 mai 2001). Plus récemment, notre assemblée a approuvé l'article 17 du projet de loi portant engagement national pour l'environnement dit « Grenelle II » permettant le recours à cette procédure pour le projet de débranchement du tramway Aulnay-Bondy vers Clichy-Montfermeil, répondant ainsi à un besoin unanimement reconnu de désenclavement de ces communes¹.

La mise en œuvre de cette procédure exorbitante du droit commun² permet de **raccourcir les délais**, puisque l'État peut prendre possession des terrains sans attendre que soit opéré le transfert de propriété **par voie d'ordonnance judiciaire** et que les indemnités d'expropriation soient fixées par le **juge**.

Or, comme le souligne l'étude d'impact jointe au projet de loi, les faibles effectifs des tribunaux d'instance en matière de juges de l'expropriation engendrent des **retards importants**. A titre d'exemple, pour la réalisation des opérations de rénovation urbaine de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, le nombre de juges susceptibles d'intervenir a induit un très important retard sur le calendrier prévisionnel de l'opération.

Cette procédure dérogatoire est toutefois **bien encadrée** :

– la prise de possession ne peut avoir lieu qu'après paiement provisionnel par l'administration d'une somme au moins égale à l'évaluation du service des domaines ;

– le paragraphe II de l'article 5 ne vise que les infrastructures du réseau du futur métro et exclut ainsi les **opérations d'équipements** autour des gares (université, hôpital...);

– le dernier alinéa de l'article 5 impose la procédure de décrets pris après **avis conforme du Conseil d'État**, décrets qui devront intervenir dans

¹ Voir le rapport n° 552 (2008-2009) de MM. Dominique BRAYE, Louis NÈGRE, Bruno SIDO et Daniel DUBOIS, fait au nom de la commission de l'économie, déposé le 9 juillet 2009; rapport disponible sur Internet : <http://www.senat.fr/rap/108-552-1/108-552-1.html> ; le projet de loi est en instance à l'Assemblée nationale.

² Rappelons, à cet égard, que l'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen dispose que « la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

un délai maximum de cinq années après la date de publication du décret déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures. Le Conseil d'État s'assurera alors que la procédure d'extrême urgence n'est invoquée que « *lorsque la procédure normale devant aboutir à la prise de possession des terrains est déjà largement avancée et lorsqu'apparaissent des difficultés bien localisées susceptibles de retarder l'exécution des travaux* » (sect. trav. Publ., 28 janvier 1971, n° 305.619), jurisprudence confirmée par le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 89-256 DC du 25 juillet 1989 : ce dernier a en effet considéré que ce dispositif n'était contraire « *à aucune règle non plus qu'à aucun principe de valeur constitutionnelle* » dès lors qu'il ne pouvait être invoqué « *que lorsqu'apparaissent des difficultés bien localisées susceptibles de retarder l'exécution des travaux et que la procédure normale est déjà largement entamée.* »

Il importe d'ailleurs de préciser que la procédure d'extrême urgence **n'a pas généré de contentieux particulier entre l'administration et les personnes concernées**, comme le soulignait notre collègue M. Aymeri de Montesquiou dans son rapport sur le projet de loi relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse¹.

II. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale approuve le dispositif présenté dans cet article, sous réserve d'un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 6

(articles L. 213-4, L. 212-2 et L. 212-2-1 du code de l'urbanisme)

Expropriation de biens soumis au droit de préemption

Commentaire : cet article aménage les règles applicables à l'expropriation de biens soumis au droit de préemption

¹ Rapport n° 299 (2000-2001) de M. Aymeri de Montesquiou, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 2 mai 2001 ; rapport disponible sur Internet : <http://www.senat.fr/rap/100-299/100-299.html>

I. Le texte du projet de loi

Cet article, que l'Assemblée nationale a adopté sans modification, réécrit le a) de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme qui détermine, à défaut d'accord amiable, la date à laquelle le juge de l'expropriation se réfère pour fixer le prix du bien, appelée « date de référence ».

L'objectif est, là encore, de **lutter contre la spéculation foncière** susceptible d'encherir le coût de l'opération pour l'État.

En effet, dans sa rédaction actuelle, le paragraphe a) de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme établit le principe selon lequel, lorsqu'une commune est dotée d'un plan d'occupation des sols (POS) ou d'un plan local d'urbanisme (PLU), cette date de référence est celle du **dernier acte** concernant le POS ou PLU délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.

Autrement dit, tout acte concernant un POS ou un PLU (publication, approbation, modification ou révision) **entraîne une mise à jour** de la date de référence fixée par le juge pour évaluer le prix du bien susceptible d'être préempté.

Ce n'est qu'en l'absence de POS ou de PLU que l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme prévoit la possibilité de fixer une date de référence qui permet d'éviter la spéculation foncière, à condition que le bien soit situé dans le cadre d'une zone d'aménagement différé (ZAD): la date de référence est alors fixée à **une année avant** la publication de l'acte créant la **ZAD** ou délimitant son périmètre provisoire.

Or, dans la mesure où, d'une part, près de la moitié des communes sont aujourd'hui dotées d'un POS ou d'un PLU¹, documents régulièrement révisés, et où, d'autre part, la réalisation des opérations relatives au Grand Paris s'étalera, compte tenu de l'ampleur du projet, sur une longue période, l'application de l'actuel article L. 213-4 du code de l'urbanisme contraindrait l'État à acquérir les biens immobiliers à un prix ayant fait l'objet d'opérations spéculatives.

C'est la raison pour laquelle l'article 6 applique aux ZAD les règles susmentionnées concernant la date de référence, **même si ces zones sont visées par un document d'urbanisme et que celui-ci vient à être modifié**.

En revanche, l'article 6 ne modifie pas la règle selon laquelle lorsqu'un bien n'est pas dans le périmètre d'une ZAD mais est soumis au droit de préemption urbain (DPU), c'est-à-dire au droit dont bénéficie une commune², la date de référence est celle du **dernier acte** concernant le POS ou PLU délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.

En conséquence, votre commission spéciale insiste sur le fait que les préfets devront **arrêter des ZAD**, y compris un périmètre provisoire, dès le

¹ 16.557 au 1^{er} janvier 2008, couvrant près de 90 % de la population française.

² L'exercice du droit de préemption prend, pour l'État, la forme d'une zone d'aménagement différé (ZAD) et pour une commune, celle d'un droit de préemption urbain.

tracé du futur métro connu afin de neutraliser l'application de ce dernier principe, susceptible d'encherir le coût de l'opération pour l'État.

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes hypothèses visées aux articles 5 et 6 du projet de loi :

DATE DE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE D'EXPROPRIATION

| | Biens soumis à un droit de préemption | | Biens non soumis à un droit de préemption |
|-------------------|--|---|---|
| | ZAD (droit de préemption au profit de l'État) | DPU (droit de préemption urbain au profit d'une commune) | |
| Date de référence | Un an avant la ZAD ou la pré-ZAD | date de dernière révision du document d'urbanisme | date de publication du dossier |

II. Le texte de la commission spéciale

Votre commission a adopté un **amendement** de réécriture globale de votre rapporteur tendant à rendre le dispositif de l'article 6 **pleinement conforme au droit de propriété**.

Cet amendement intègre certaines dispositions figurant à l'article 83 de la **proposition de loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit**, déposée par M. Jean-Luc Warsmann et adoptée par l'Assemblée nationale le 2 décembre 2009.

En effet, la date de référence de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation est la date à laquelle se situe le juge pour qualifier le bien de terrain à bâtir ou, pour les autres biens, pour déterminer l'usage effectif qui en était fait à cette date.

Or, les ZAD sont aujourd'hui créées pour une durée de **14 ans** non renouvelable (article L. 212-2 du code de l'urbanisme). En conséquence, tel qu'il est réécrit par le présent projet de loi, l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme risquerait de qualifier certains terrains situés en ZAD de terrains agricoles **bien qu'ils aient été aménagés et construits depuis longtemps**. Ceci serait contraire au droit de propriété consacré tant à l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen qu'à l'article 1^{er} du 1^{er} protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme.

D'ailleurs, c'est sur ce fondement que la France a été condamnée en 1999 par la Cour européenne des droits de l'homme¹. Cette dernière a estimé que « *l'écoulement d'un laps de temps que l'on ne saurait qualifier de raisonnable peut faire subir à l'exproprié une charge additionnelle, incompatible avec les exigences de l'article 1 du Protocole* ». Elle a également

¹ *Motais de Narbonne c. France* (Requête n° 48161/99).

précisé qu'un délai raisonnable ne devait pas **excéder environ sept années**, sauf circonstances particulières.

C'est pourquoi la proposition de votre commission spéciale apporte **une double protection au regard du droit de propriété** : d'une part, elle propose de limiter à **six ans** renouvelables la durée des ZAD, renommées « périmètres de projet d'aménagement » (contre 14 ans aujourd'hui) ; d'autre part, elle fixe le principe selon lequel la date de référence serait celle :

- de la création de la pré-ZAD ;
- à défaut, de la création de la ZAD ;
- dans tous les cas, de son renouvellement.

Ce dispositif vient donc se substituer à l'article 6 du projet de loi qui fixe cette date à **un an avant** la ZAD ou la pré-ZAD.

Autrement dit, l'estimation du bien serait reconsidérée lors de chaque renouvellement de la ZAD, qu'elle ait été précédée, ou non, d'une pré-ZAD, c'est-à-dire tous les **six ans**.

De telles dispositions **paraissent conformes à la jurisprudence de la Cour de Strasbourg**.

Votre commission spéciale juge **prudent** d'adopter l'amendement tendant à reprendre dans le présent projet de loi le mécanisme ainsi décrit, la proposition de loi précitée étant certes déposée sur le Bureau du Sénat mais sans certitude quant à son inscription à l'ordre du jour.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

TITRE II

ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

Le **titre II**, composé de cinq articles, crée l'établissement public « Société du Grand Paris » chargé d'assurer la maîtrise d'ouvrage des projets de transport d'intérêt national et compétent pour réaliser des opérations d'aménagement ou de construction liées au réseau de transport du Grand Paris.

Article 7

Création, missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris »

Commentaire : cet article crée la « Société du Grand Paris », et définit ses missions obligatoires et facultatives ainsi que ses prérogatives.

I. Le texte du projet de loi initial

Dans sa rédaction initiale, l'article 7 est composé de trois paragraphes :

Le **paragraphe I** crée la « Société du Grand Paris », établissement public d'État à caractère industriel et commercial (EPIC), doté, comme tout établissement public, de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Comme le souligne l'étude d'impact, la création d'un établissement public **dédié** dans lequel **l'État** est impliqué, se justifie pleinement : *« l'importance financière, fonctionnelle et politique du futur schéma de transport pour la Région capitale, les enjeux nationaux auxquels il cherche à répondre, l'ampleur des investissements et des financements à mobiliser pour sa réalisation et surtout, l'impérieuse nécessité d'articuler et de concevoir ensemble le réseau de transport d'intérêt national et les projets de développement des territoires de la région capitale, imposent (...) qu'une structure **spécifique, associant État** et collectivités territoriales, prenne en charge la conception et la réalisation de ce réseau. »*

Le **paragraphe II** définit les missions obligatoires et facultatives de la « Société du Grand Paris ». Au titre de ses **missions obligatoires**, la Société est chargée :

– d'élaborer le schéma d'ensemble du métro automatique de grande capacité en région parisienne; comme indiqué précédemment¹, cette mission consiste, d'une part, à établir le dossier de consultation du public, sous le contrôle de la CNDP, d'autre part, à l'issue du débat public, d'arrêter et de motiver ses choix concernant le schéma d'ensemble ;

– de concevoir chacun des projets de travaux qui mettent en œuvre concrètement ce schéma global², puis d'assurer leur maîtrise d'ouvrage, à savoir la construction des lignes et stations ainsi que la fourniture des rames du métro automatique, et, dans l'hypothèse d'un recours à un contrat de partenariat, l'entretien et le renouvellement des lignes, stations et rames ;

– à titre plus secondaire, d'assister le préfet de région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial, actes conclus entre l'État d'une part, et les communes et établissements publics de coopération

¹ Cf. commentaire de l'article 3.

² Cf. commentaire de l'article 4.

intercommunale d'autre part, pour créer notamment des zones d'aménagement différé, au sein desquelles l'exercice du droit de préemption sera partagé¹. Cette compétence obligatoire de mise en cohérence est parfaitement justifiée : la diversité des souhaits qui pourront être localement exprimés s'agissant, par exemple, de l'aménagement d'une gare, implique le soutien de la « Société du Grand Paris », seul opérateur disposant d'une vue d'ensemble sur le projet d'infrastructure de transport collectif, afin d'en préserver l'harmonie et, surtout, le caractère opérationnel.

Au titre de ses **compétences facultatives**, la « Société du Grand Paris » peut :

– être associée à la préparation des contrats de développement territorial ;

– conduire des opérations **d'aménagement ou de construction** dans le périmètre des zones sur lesquelles elle dispose d'un droit de préemption, et sont ainsi essentiellement visés les périmètres sur lesquels seront applicables les **contrats de développement territorial** ; ce cadre juridique donne de larges possibilités d'action à la « Société du Grand Paris » puisqu'en vertu de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, les opérations d'aménagement peuvent avoir des objets très variés :

- mettre en œuvre un projet urbain ou une politique d'habitat, lutter contre l'insalubrité et permettre le renouvellement urbain ;

- assurer la présence d'activités économiques et favoriser le développement des loisirs et du tourisme ;

- construire des équipements collectifs et des locaux affectés à la recherche ou à l'enseignement supérieur ;

- protéger ou valoriser le patrimoine (qu'il soit bâti ou non) et les espaces naturels.

– se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, **toute mission d'intérêt général** présentant un caractère complémentaire ou connexe à son objet. Cette dernière précision mérite que l'on s'y arrête. En effet, le principe de **spécialité**, propre à tout établissement public, n'interdit pas à ce dernier, surtout s'il présente un caractère industriel et commercial, de se livrer à d'autres activités économiques à la double condition, d'une part, que ces activités annexes soient techniquement et commercialement le complément normal de sa mission statutaire principale, d'autre part que ces activités soient à la fois d'intérêt général et directement utiles à l'établissement public. C'est ce qu'a estimé le Conseil d'État dans son avis "Diversification des activités d'EDF/GDF" rendu en 1994².

¹ Cf. commentaire de l'article 18.

² Conseil d'État, Section des travaux publics, 7 juillet 1994, n° 356089.

En l'espèce, comme l'a justement écrit notre collègue député Jacques-Alain Bénisti dans son rapport pour avis précité, cela signifierait, par exemple, qu'une commune dont le territoire ne serait pas traversé par le nouveau métro automatique ne pourrait confier à la « Société du Grand Paris » la mission d'y aménager un parc ou d'y construire une infrastructure sportive, car ces projets seraient sans rapport avec la mise en place du nouveau réseau de transports.

Le **paragraphe III** de l'article 7 définit les prérogatives accordées à la « Société du Grand Paris » pour la réalisation des missions définies au II.

Pour l'exercice de sa compétence principale, à savoir la conception et l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures du futur métro, la « Société du Grand Paris » est autorisée à **acquérir des biens meubles et immeubles**. Pour ce faire, elle pourra utiliser, le cas échéant, son droit de préemption (lui conférant une priorité d'achat lorsque le bien est vendu) ou les procédures d'expropriation (lui permettant de contraindre toute personne à céder le bien dont il est propriétaire, en l'échange d'une indemnisation).

Pour l'exercice de sa compétence optionnelle **d'aménagement ou de construction**, l'établissement public peut exercer les compétences reconnues aux **établissements publics d'aménagement**, telles que définies à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme, c'est-à-dire la conduite de toutes opérations d'aménagement qui, on l'a dit, peuvent avoir des objets très variés, ainsi que les acquisitions foncières nécessaires à ces opérations.

Par ailleurs, la « Société du Grand Paris » est autorisée, dès lors que cela contribue à l'accomplissement des missions que la loi, l'État ou les collectivités locales lui ont confiées, à prendre des **participations financières** au sein d'autres structures (une société civile immobilière, par exemple), ainsi qu'à mettre en place des **filiales**. D'autres établissements publics, tels l'établissement public d'aménagement de Saint-Étienne, disposent également de filiales. Comme le souligne justement notre collègue député M. Yves Albarello dans son rapport précité au nom de la commission du développement durable, cette faculté devra être **utilisée prudemment et sous l'étroit contrôle de l'État**, majoritaire au sein du conseil de surveillance de l'établissement public.

On déduit ainsi du paragraphe II de cet article que le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), établissement public administratif local présidé par la région d'Île-de-France et où ne siège plus l'État depuis la loi n° 2004-809 du 13 avril 2004, demeurera **l'autorité organisatrice des transports** (AOT) en Île-de-France et continuera à désigner les exploitants du réseau, à définir la tarification ainsi que les modalités techniques d'exécution et les conditions générales d'exploitation et de financement des services ou encore à mettre en œuvre d'actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers...

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Outre des amendements rédactionnels ou de coordination, l'Assemblée nationale a apporté à cet article certaines modifications substantielles : en effet, elle a encadré la compétence optionnelle d'aménagement de la « Société du Grand Paris » :

– à l'initiative du Gouvernement, cette compétence ne pourrait être exercée qu'après avis simple des communes et des EPCI concernés compétents, sous-entendus dans le domaine de l'urbanisme ou de l'aménagement ;

– à l'initiative de MM. Jacques-Alain Bénisti et Yves Albarello, il a été prévu que la « Société du Grand Paris » ne pourrait conduire des opérations d'aménagement ou de construction que dans le périmètre des zones sur lesquelles la Société dispose d'un droit de préemption ;

– à l'initiative de M. Jean-Christophe Lagarde, l'opération ne pourrait avoir lieu que si **le contrat de développement territorial l'accepte expressément**, autrement dit si les communes et EPCI concernés y consentent.

– à l'initiative de la commission du développement durable, le contrat de développement territorial pourrait prévoir, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne »¹, ou dans les zones d'aménagement concerté prises à l'initiative de cette agence, **lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris »** conduit les opérations d'aménagement ou de construction identifiées dans le contrat. Il s'agit de permettre aux signataires du contrat de **définir librement les outils les plus appropriés** en fonction de la nature et des caractéristiques des projets : dans certains cas il sera préférable de laisser intervenir les établissements publics d'aménagement existants, dans d'autres, le recours à la « Société du Grand Paris » pourra être jugé plus efficace.

III. Le texte de la commission spéciale

De nombreuses personnes entendues par votre commission spéciale ont critiqué, à travers la mise en place de la « Société du Grand Paris », l'introduction d'un outil de pilotage *sui generis* créant une **nouvelle strate de gouvernance** alors que le STIF aurait pu assumer cette fonction, quitte à modifier son organisation.

En particulier, M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, a, lors de son audition, proposé la **coexistence de deux conseils d'administration** au sein du STIF dont l'un serait exclusivement consacré au projet du Grand Paris et accorderait une place aux représentants de l'État dans la mesure où ce dernier finance l'intégralité des infrastructures du métro automatique de grande capacité.

¹ Puisque cette agence a une compétence sur toute la région Île-de-France.

Si votre commission ne conteste nullement que le STIF a fait la preuve de son efficacité et reconnaît volontiers le professionnalisme de son personnel, il n'en demeure pas moins qu'elle approuve la création d'un **établissement public spécifique** au regard de la nature et de l'ampleur du projet.

On peut ajouter que la SGP exercera des missions très différentes de celles du STIF. En premier lieu, comme indiqué précédemment, la SCG aura une compétence **d'aménagement** étrangère aux missions du STIF. En second lieu, sur la compétence « **transports** », elle sera maître d'ouvrage¹ mais n'aura pas la fonction d'autorité organisatrice des transports (AOT). C'est exactement l'inverse pour le STIF qui, d'une part, a des responsabilités très limitées en matière de maîtrise d'ouvrage (cf. article premier de l'ordonnance du 7 janvier 1959²), d'autre part, exerce la compétence d'AOT en Île-de-France (désignation des exploitants du réseau, définition de la tarification, des modalités techniques d'exécution ainsi que des conditions générales d'exploitation et de financement des services, mise en œuvre d'actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers...).

En conséquence, la création d'un établissement public spécifique **se justifie pleinement**.

Votre commission spéciale a adopté un **amendement** de votre rapporteur traduisant plusieurs objectifs.

Tout d'abord, dans un souci de **clarification**, il vise à regrouper dans un même paragraphe et pour chaque compétence, **les missions et les prérogatives associées** alors que le texte fait le choix de définir les missions obligatoires et facultatives de la « Société du Grand Paris » (paragraphe II) puis de présenter les prérogatives accordées à la Société pour la réalisation de chacune d'entre elles, mais sans toujours clairement renvoyer aux missions concernées (paragraphe III). La rédaction proposée précise ainsi que la « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de l'ensemble de ses missions, qu'elles soient obligatoires ou facultatives. De même, il est indiqué que la « Société du Grand Paris » peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à l'ensemble de ses missions.

En outre, l'amendement **précise les compétences d'aménagement de la SGP**. Cette dernière aura une compétence obligatoire en matière

¹ Comme indiqué précédemment, la Société du Grand Paris assurera la construction des lignes et stations ainsi que la fourniture des rames du métro du Grand Paris.

² Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ; cette ordonnance prévoit que si le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, cette mission s'exerce dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France et en liaison avec la Régie autonome des transports parisiens.

d'aménagement des gares et une compétence optionnelle en matière d'aménagement **autour des gares**. Si la SGP est libre d'exercer cette dernière compétence, elle sera toutefois encadrée **en cas de signature d'un contrat de développement territorial** conformément à la rédaction adoptée à l'Assemblée nationale : comme indiqué précédemment, l'opération ne pourrait avoir lieu que si le contrat de développement territorial l'accepte expressément et, dans ce cas, il devrait définir quelle est la structure d'aménagement la plus pertinente pour chacun des projets visés au contrat. La signature d'un contrat de développement territorial permettra donc d'associer pleinement les élus locaux à l'aménagement de leurs territoires autour des gares. Cet aménagement revêt une **importance capitale** comme le souligne le rapport de notre collègue **Mme Fabienne Keller**, auteur d'un rapport sur « *la gare contemporaine, centre de ville et cœur des transports* » remis le 10 mars 2009 au Premier ministre. Elle plaide pour une « *vision urbaine innovante qui combine transports, emplois, habitats et commerces* ».

Par ailleurs, l'amendement prévoit par parallélisme que, puisque la SGP assiste le préfet de région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial, elle l'assiste également pour leur préparation, alors que cette dernière compétence n'est aujourd'hui qu'une **simple faculté**.

L'amendement **supprime également une référence inutile aux zones d'aménagement concerté (ZAC)** de l'« Agence foncière et technique de la région parisienne ». Dès lors qu'une ZAC est constituée, quelle qu'elle soit, elle détermine un aménageur que le contrat de développement territorial ne saurait remettre en cause.

En outre, votre commission a adopté un amendement présenté par notre collègue M. Christian Cambon tendant à confier à la « Société du Grand Paris » le soin de s'assurer que se développera autour des futures gares du métro automatique un **réseau de transport de surface**, s'appuyant essentiellement sur les lignes de bus. L'accessibilité des futures stations est en effet une condition essentielle à la réussite du Grand Paris. L'amendement donne à la « Société du Grand Paris » une « fonction d'alerte », dans le respect des compétences reconnue au STIF qui demeure l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Par ailleurs, à l'initiative de notre collègue M. Jean-Pierre Caffet, la commission a prévu que, dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, la « Société du Grand Paris » pourrait, par voie de convention, exercer sa **mission d'aménagement** et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction, telle qu'un **office d'HLM**.

Enfin, sur proposition de notre collègue M. Laurent Béteille, la commission a souhaité permettre à la « Société du Grand Paris » de conclure des conventions avec d'autres établissements publics de l'État afin de faire

réaliser les tâches administratives indispensables à son fonctionnement (gestion de la paye, signature des contrats de travail...). Deux objectifs sont ainsi visés :

– permettre de disposer d'un établissement public pleinement opérationnel dans un délai très court. En effet, le recrutement du personnel compétent peut représenter un délai de l'ordre de 3 à 6 mois ;

– permettre une meilleure utilisation des deniers publics en recourant autant que possible aux compétences déjà développées au sein d'autres établissements publics.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 8

Directoire et conseil de surveillance de la SGP

Commentaire : cet article définit le mode de gouvernance de la « Société du Grand Paris ».

I. Le texte du projet de loi initial

L'article 8 précise l'organisation et le fonctionnement de la « Société du Grand Paris ».

Son **paragraphe I** crée un **mécanisme original de gouvernance**, basé sur un directoire, chargé des fonctions de gestion quotidienne de l'établissement, placé sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Est ainsi écarté le mode de gouvernance habituel pour un établissement public, celui d'un conseil d'administration. On peut d'ailleurs relever qu'il est proposé à l'article 22 que l'établissement public de Paris-Saclay soit dirigé par un conseil d'administration.

Ce schéma novateur, **se justifie par la conciliation de deux exigences : l'efficacité et la représentativité.**

Le directoire assurera les fonctions de gestion quotidienne de l'établissement.

Le conseil de surveillance, chargé de missions de contrôle et d'orientation stratégique, permettra, quant à lui, une large représentation de l'ensemble des acteurs du Grand Paris.

Pour novateur qu'il soit, le schéma « directoire/conseil de surveillance » n'est toutefois **pas sans précédent** ; ainsi le législateur a-t-il récemment décidé de le retenir pour les « *grands ports maritimes* » créés par l'article 1^{er} de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (article L. 102-1 du code des ports maritimes). Comme pour la « Société du Grand Paris », ce choix a été guidé par la volonté d'assurer à ces établissements publics une gestion « plus moderne » et « plus réactive » mais aussi de distinguer plus clairement les missions de contrôle de la gestion courante¹.

Le **paragraphe II** permet de confirmer cette approche, puisque l'effectif du directoire serait limité à trois personnes. Ces personnes seront nommées, après avis simple du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président. Cette procédure de nomination est conforme au statut d'un établissement public de l'État.

Le **paragraphe III** détermine la composition générale du conseil de surveillance, dont les membres seraient nommés pour un mandat renouvelable de cinq ans, ainsi que les conditions de désignation de son président. Les détails de cette organisation sont, toutefois, renvoyés à un décret en Conseil d'État, prévu au paragraphe VI.

Il est proposé d'attribuer aux représentants de l'État **la majorité des sièges au sein du conseil de surveillance**. Le choix de cette majorité est légitime au regard de ses modalités de financement, mais aussi compte tenu de l'intérêt national évident lié à l'accomplissement des missions stratégiques qui lui sont confiées par la loi. Le président du conseil de surveillance, élu parmi les membres du conseil de surveillance, sera logiquement un représentant de l'État.

Les autres sièges du conseil de surveillance seraient attribués aux représentants de la région et de chaque département francilien, mais pas aux communes et à leurs groupements territorialement concernés par le projet d'infrastructure de transport du Grand Paris ou ayant conclu avec l'État un contrat de développement territorial. Le paragraphe V de l'article prévoit leur représentation spécifique.

Les **paragraphes IV et VI** de cet article renvoient à un décret en Conseil d'État le soin de préciser l'ensemble des conditions d'application de l'article, parmi lesquelles la composition exacte, les attributions et les règles de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire. Ils prévoient notamment que certaines dispositions des articles L. 225-57 à L. 225-93 du code de commerce, qui concernent le directoire et le conseil de surveillance des sociétés anonymes, pourront être rendues applicables à cet établissement public par le décret susmentionné.

¹ Voir le rapport n° 331 (2007-2008) de M. Charles REVET, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 14 mai 2008 : <http://www.senat.fr/rap/107-331/107-331.html>.

Par ailleurs, à l'instar de la gouvernance déjà mise en place pour des établissements publics tels que l'Institut français du pétrole (IFP) ou Oséo, et de celle prévue à l'article 27 du projet de loi pour le futur établissement public de Paris-Saclay, un commissaire du Gouvernement pourrait s'opposer aux décisions du directoire, dans des conditions que ce décret en Conseil d'État devra préciser. Il s'agit ici pour l'État de compléter la fonction de pilotage stratégique joué par ses représentants au sein du conseil de surveillance par une fonction de contrôle vis-à-vis des actes quotidiens de gestion du directoire ; en pratique, le commissaire du Gouvernement, sans être membre du conseil de surveillance, devrait pouvoir demander au directoire de renoncer à un projet, sur lequel l'avis du ministre compétent pourra, si la divergence persiste, être directement sollicité.

Le **paragraphe V** de cet article, comme indiqué ci-dessus, crée un mécanisme afin d'associer à la « Société du Grand Paris » les communes et à leurs groupements territorialement concernés par le projet d'infrastructure de transport du Grand Paris ou ayant conclu avec l'État un contrat de développement territorial. Ces communes et intercommunalités seraient représentées indirectement, par le biais d'un délégué pouvant assister aux réunions du conseil de surveillance mais dépourvu de droit de vote. Ce délégué serait désigné par un comité composé des représentants des communes et de leurs groupements territorialement concernés par le projet d'infrastructure de transport du Grand Paris ou ayant conclu avec l'État un contrat de développement territorial.

Enfin, le **paragraphe VII** de cet article exclut, sur le modèle des établissements publics d'aménagement, la « Société du Grand Paris » du champ d'application des mesures de démocratisation des conseils d'administration ou de surveillance prévues par la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, compte tenu en particulier de la composition du conseil de surveillance retenue par le projet de loi pour cet établissement public. Pareille exclusion est d'ailleurs opérée par l'article 26 du projet de loi pour l'établissement public de Paris-Saclay.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Les députés ont apporté plusieurs modifications de fond à cet article.

En premier lieu, à l'initiative de sa commission des lois, l'Assemblée nationale a estimé nécessaire d'élargir la composition du conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris » : en prévoyant, d'une part, la présence de **parlementaires**, d'autre part, **d'un représentant à part entière des communes et de leurs groupements compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme** dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial. La commission des lois a jugé légitime une telle **représentation directe**, considérant que l'activité de la « Société du Grand Paris » aurait un impact

direct sur les modalités d'exercice par les communes et les EPCI de certaines de leurs compétences en matière d'aménagement urbain. Elle a fait valoir, en outre, que cette composition élargie n'entraverait nullement le fonctionnement du conseil de surveillance puisqu'elle ne remettait pas en cause le principe de la **représentation majoritaire de représentants de l'État**. Notons toutefois que, pour préserver ce principe, la présence de parlementaires et d'un élu local conduit mécaniquement, au minimum à l'augmentation des effectifs de **six personnes** (un député, un sénateur, un élu local et trois représentants de l'État). En conséquence, le Conseil de surveillance **excéderait assez sensiblement le chiffre de 18 personnes**, qui était l'objectif initial du Gouvernement par analogie avec les dispositions applicables au conseil de surveillance des sociétés anonymes¹.

Par ailleurs, à l'initiative de sa commission du développement durable, l'Assemblée nationale a précisé le rôle et le fonctionnement du comité composé des représentants des communes et de leurs groupements concernés. D'une part, il sera créé dans un délai de **six mois** à compter de l'approbation du schéma d'ensemble par décret en Conseil d'État, approbation qui devrait intervenir environ un an après la création de la « Société du Grand Paris ». Ce délai signifie que sa composition sera complétée à mesure que les contrats de développement territorial seront signés, puisqu'en application de l'article 18 du projet de loi, les contrats pourront être signés dans un délai de **dix-huit mois** à compter de l'approbation du schéma d'ensemble. D'autre part, les députés ont prévu qu'à titre transitoire, avant la création du comité, le conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris » ne comprendra pas le représentant des communes et intercommunalités.

Concrètement, le Gouvernement devrait prévoir par décret le schéma suivant :

– dès la constitution du comité, ce dernier désignera un représentant au Conseil de Surveillance (soit un an, un an et demi après la première réunion du conseil de surveillance). Le mandat de ce représentant prendra fin au moment du premier renouvellement du conseil de surveillance ; il sera donc renouvelé en même temps que l'ensemble du Conseil de Surveillance ;

– le comité sera complété au fur et à mesure des signatures des contrats de développement territorial.

Ce comité n'aura pas pour seul rôle de désigner un **représentant au Conseil de surveillance** : en effet, d'après les informations obtenues par votre rapporteur auprès du Gouvernement, le décret d'application devrait prévoir qu'il puisse, d'une part, être **saisi** par ledit conseil de surveillance sur toute « question », d'autre part, que le Comité puisse **être entendu** quand il le demande.

¹ Article L. 225-69 du code de commerce.

En outre, les députés ont modifié la liste des dispositions que devra prévoir le **décret en Conseil d'État** prévu au VI de cet article pour en déterminer les conditions d'application.

En premier lieu, à l'initiative de la commission des lois, ils ont entendu écarter les dispositions du code de commerce relatives à l'existence de contrats de travail, au rôle des actionnaires ou à la perception de « jetons de présence » ou de rémunérations exceptionnelles par les membres du conseil de surveillance, car celles-ci ne correspondent pas à l'organisation juridique ou à la vocation d'un établissement public utilisant les **deniers publics**. En revanche, le décret **pourra, ou non, rendre applicables** à la « Société du Grand Paris » les autres dispositions du code de commerce visées dans la rédaction, à savoir les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93.

En second lieu, à l'initiative de notre collègue député M. Jean-Christophe Lagarde, l'Assemblée nationale a entendu exclure le président du directoire et le président du conseil de surveillance de l'établissement public de la « Société du Grand Paris » à la fois du champ de la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la **limite d'âge** dans la fonction publique et le secteur public et du régime **d'incompatibilités** prévu dans le code électoral. Il s'agit de permettre à une personne âgée de plus de 65 ans ou à un élu (local ou national) d'exercer des fonctions dirigeantes au sein du futur établissement public. L'auteur de l'amendement a fait valoir qu'il serait dommage de se priver de compétences : « *il ne faut pas que la « Société du Grand Paris », ne puisse pas faire appel à des personnes dont l'expérience et le talent ne pourraient lui être que bénéfique.* »

II. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté **dix amendements** à l'article 8, neuf de votre rapporteur et un de M. Laurent Bêteille.

En premier lieu, elle a prévu que la nomination du président pressenti du directoire de la « Société du Grand Paris » ne pourrait **intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat**. Même si cette audition ne serait pas assortie d'un vote, à la différence de la procédure prévue par l'article 13 alinéa 5 de la Constitution qui permet au Parlement de s'opposer à une nomination proposée par le Président de la République à la majorité des trois cinquièmes, il importe que la Représentation nationale entende la personne que le chef de l'État entend placer à la tête de la « Société du Grand Paris ». On notera que pareille audition a été prévue par l'Assemblée nationale pour la nomination du président directeur-général de l'établissement public de Paris-Saclay.

En deuxième lieu, votre commission spéciale a adopté cinq amendements destinés à doter la « Société du Grand Paris » d'outils de gouvernance **adaptés**. Votre rapporteur a en effet acquis la conviction, au fil

des auditions qu'il a conduites, que, pour être efficace, cet établissement public devait reposer sur une **structure à trois étages** : un directoire composé de trois personnes, un conseil de surveillance resserré et un comité stratégique composé très largement.

Votre commission a ainsi approuvé la composition du directoire prévue par le texte et, s'agissant du conseil de surveillance, a souhaité revenir à l'esprit du projet de loi initial qui était de rester **proche du plafond** fixé dans le code de commerce, à savoir **dix-huit membres**. Elle a ainsi renvoyé à un décret en Conseil d'État le soin de définir précisément cette composition, tout en précisant que les parlementaires n'avaient pas vocation à en être membres.

En contrepartie, votre commission a décidé **d'étendre la composition et les missions** du comité prévu par le projet de loi initial et de le renommer « comité stratégique ». Ce comité, placé auprès du conseil de surveillance, serait doté d'une **représentation large**. En seraient membres :

- un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective ;
- des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu à l'article 18 ;
- des représentants des chambres consulaires (c'est-à-dire des chambres du commerce et de l'industrie, des chambres des métiers et de l'artisanat et des chambres d'agriculture) ainsi que des organisations professionnelles et syndicales.

Les **prérogatives** de ce comité stratégique seraient **renforcées** puisqu'il pourrait :

- être saisi de tout sujet par le conseil de surveillance ;
- émettre des propositions ;
- demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

En troisième lieu, votre commission a adopté un amendement visant à préciser que la « Société du Grand Paris » est soumise au **contrôle et financier de l'État**. Compte tenu de l'importance de ses missions et du caractère *sui generis* de cet établissement, il paraît en effet opportun de prévoir explicitement dans la loi la nature du contrôle auquel il sera assujéti.

Votre commission a également supprimé une disposition introduite à l'Assemblée nationale, prévoyant que le décret en Conseil d'État, nécessaire pour l'application de l'article 8, pourrait déroger à certaines dispositions du code électoral en matière **d'incompatibilité**, avec pour objectif de permettre à un maire ou un parlementaire de diriger parallèlement la « Société du Grand Paris ».

Or, comme l'a indiqué au cours des débats M. Jacques-Alain Bénisti, rapporteur pour avis au nom de la commission des lois, cette disposition, qui n'a pas été adoptée pour l'établissement de Saclay, encourt un fort **risque d'inconstitutionnalité** pour violation de la hiérarchie des normes. Un décret ne peut en effet prévoir une dérogation à une disposition ayant valeur de loi ordinaire s'agissant des élus locaux et, *a fortiori*, de loi organique pour les parlementaires.

Enfin, à l'initiative de notre collègue M. Laurent Béteille, votre commission spéciale a prévu la désignation d'un **préfigurateur** avant la mise en place du directoire et du conseil de surveillance. Il sera compétent pour :

– mettre sur pied l'établissement public au point de vue administratif (signature de contrats par exemple) ;

– saisir l'autorité administrative chargée de donner son avis sur le rapport environnemental prévu à l'article 3, c'est-à-dire le Conseil général de l'environnement et du développement durable.

En revanche, ce préfigurateur ne sera pas habilité pour approuver la composition du dossier du débat public, sujet sensible qui reviendra de droit au directoire et au conseil de surveillance dès leur installation.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 9

Ressources de l'établissement

Commentaire : cet article établit la liste des principales catégories de ressources financières et matérielles dont l'établissement public « Société du Grand Paris » pourra bénéficier.

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article définit **neuf catégories de ressources financières ou matérielles de l'établissement public « Société du Grand Paris »** :

– 1° les **dotations**, subventions, avances ou participations apportées par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales, les établissements publics « *ou toute autre entité* », « *sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces* » ;

– 2° les **emprunts sur les marchés financiers**. Il convient de noter l'habilitation ainsi donnée à la « Société du Grand Paris » d'émettre directement des titres de dette ;

– 3° les **participations des aménageurs et constructeurs** aux coûts des gares, en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 11 et 19 du projet de loi ;

– 4° les produits issus de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location des **biens mobiliers et immobiliers** de l'établissement. Cette disposition vise notamment l'exploitation, prévue par le paragraphe III de l'article 10 du projet de loi, des espaces, propriété de l'établissement public, qui seront situés dans les gares du futur réseau de transport du Grand Paris (parkings, commerces, locaux d'activité non affectés au service public du transport) ;

– 5° les **redevances domaniales** dues à l'établissement pour l'occupation de ses biens ou d'ouvrages immobiliers ;

– 6° les redevances et **produits pour service rendu** ;

– 7° « **toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée** [...] *par la loi* » au profit de l'établissement ;

– 8° les **dons et legs** ;

– 9° « **tous autres concours financiers** ».

Cette liste, conçue comme très ouverte, n'a **pas vocation à l'exhaustivité**, le premier alinéa de l'article mentionnant que les ressources visées sont « *notamment* » celles dont l'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie. En tout état de cause, **la part respective des diverses catégories de ressources ainsi prévues est appelée à évoluer** en fonction de la mise en œuvre du projet : le produit des redevances de toute nature augmentera à mesure que les infrastructures seront réalisées.

Pour mémoire ici¹, il est rappelé que **le coût pour l'État des infrastructures prévues par le projet de loi s'élève à 21 milliards d'euros**, auxquels s'ajouteront les investissements de la région d'Île-de-France. L'État financera la construction du réseau automatique à grande capacité en double boucle prévu par l'article 2 du projet de loi ; dans ce cadre, **une dotation en capital, à hauteur de 4 milliards d'euros, permettra à l'établissement public « Société du Grand Paris » de lever sur les marchés financiers, année après année, une série d'emprunts** remboursables sur environ quarante ans.

¹ Cf. l'exposé général du présent rapport.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Cet article n'a été modifié par l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission du développement durable, que par trois amendements de portée rédactionnelle.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale, **pour souligner la prééminence initiale des dotations en capital apportées par l'État dans le financement de l'établissement public « Société du Grand Paris »**, a retenu **une nouvelle rédaction de l'article**, qui isole cette catégorie de ressources des autres apports financiers ou matériels de l'État et de ceux de l'Union européenne, des collectivités territoriales, des établissements publics ou autres entités, et la fait figurer en tête de la liste des ressources qu'établit l'article. En outre, la nouvelle rédaction mentionne la contribution des fonds de concours et la possibilité des *groupements* de collectivités territoriales de participer au financement de l'établissement, éléments que la rédaction initiale ne précisait pas.

Par ailleurs, il a été précisé que **le produit des baux commerciaux qui seront conclus dans les gares du futur réseau du Grand Paris bénéficiera à l'établissement public « Société du Grand Paris »**.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 9 bis (nouveau)
(article 1530 bis [nouveau] du code général des impôts)

Taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif en Île-de-France

Commentaire : cet article, introduit à l'initiative de votre rapporteur, tend à appliquer à l'Île-de-France, *mutatis mutandis*, le dispositif de taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif adopté, par le Sénat, dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement (« Grenelle II »). Il est proposé que la taxe soit levée par l'État, et que son produit soit affecté au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

I. Le texte adopté par le Sénat dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement

Le Sénat, lors de son examen, en première lecture, du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (« Grenelle II »¹), a introduit dans ce texte, sur l'initiative de la commission de l'économie, un article 22 *ter* visant à créer un article 1531 dans le code général des impôts (CGI). Cet article institue une **taxe sur les plus-values immobilières effectives liées à la réalisation d'une infrastructure de transports collectifs**².

Le fait générateur de cette taxe consiste dans la **réalisation d'un transport en commun en site propre** (métro, tramways, bus à haute qualité de service, funiculaire) **ou d'une gare ferroviaire**. Dans le premier cas, la taxe doit être levée par les **autorités organisatrices de transports urbains** ; dans le second, elle doit l'être par **l'État ou par les régions**, autorités organisatrices des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Dans les deux cas, la date d'entrée en vigueur de la taxe ne peut excéder deux ans après la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet, et **sa durée d'exigibilité ne peut excéder quinze ans**.

La taxe, affectée au budget de l'autorité organisatrice du transport, est destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport. Dans le cas de l'État, il est prévu quelle soit affectée à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Sont concernées par la taxe les cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis, mais également les cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière. L'État ou l'autorité organisatrice de transport définira le **périmètre géographique dans lequel la taxe est exigible** ; cette zone **ne pourra s'éloigner de plus de 800 mètres d'une station de transports collectifs urbains ou de 1 500 mètres d'une entrée de gare ferroviaire**.

La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de vente stipulé dans l'acte de cession et, d'autre part, le prix d'achat stipulé dans l'acte d'acquisition augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction autorisés, ainsi que des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble. Le prix d'acquisition, ainsi que le montant des travaux de construction autorisés ou ayant eu pour objet l'amélioration de la performance

¹ T.A. n° 1 (2009-2010), transmis à l'Assemblée nationale le 9 octobre 2009.

² Pour une présentation détaillée du dispositif, il est renvoyé au rapport n° 552 (2008-2009) de nos collègues Dominique Braye, Louis Nègre, Bruno Sido et Daniel Dubois, sur le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, fait au nom de la commission de l'économie et déposé le 9 juillet 2009.

thermique de l'immeuble, devront être actualisés en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'INSEE.

Le taux de la taxe ne peut excéder 15 % pour les autorités organisatrices de transports urbains, 5 % pour la région et 5 % pour l'État ; le total de ces montants ne peut être supérieur à 5 % du prix de cession. La taxe est exigible uniquement lors de la première cession intervenue après la date d'entrée en vigueur du dispositif. Par ailleurs, sous réserve d'une justification particulière tenant à des motifs d'ordre social, **il peut être décidé d'exonérer certaines cessions d'immeubles ou certaines zones.**

Il convient encore de noter qu'un vendeur ne pourrait être à la fois redevable de cette taxe et de la taxe prévue par l'article 1529 du code général des impôts, dite « ENL » (Engagement national pour le logement), sur les terrains rendus constructibles. De même, la base de la taxe existante sur les plus-values immobilières (articles 150 U à 150 VH du CGI) est déductible la base de cette nouvelle taxe, de sorte que cette dernière, en principe, ne porterait que sur la base non encore assujettie à la taxation actuelle sur les plus-values immobilières.

Cependant, dans l'attente du projet de loi relatif au Grand Paris, **la région d'Île-de-France a été expressément exclue du champ d'application de ce dispositif.**

II. Le texte de la commission spéciale

À l'initiative du rapporteur de votre commission spéciale, le présent article tend à créer un article 1530 *bis* dans le CGI, afin d'**appliquer à l'Île-de-France, *mutatis mutandis*, le dispositif ci-dessus présenté de taxe** sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif. Il est ici proposé **que la taxe soit levée par l'État, et que son produit soit affecté au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris »**, afin de contribuer au financement du nouveau réseau prévu par le projet de loi.

Sur le modèle du dispositif voté par le Sénat dans le cadre du projet de loi « Grenelle II », notamment :

– la taxe proposée s'applique aux cessions à titre onéreux de terrains nus et d'immeubles bâtis, ainsi qu'aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière, qui figurent dans un **périmètre qu'arrêtera l'État. Ce périmètre ne pourra s'éloigner de plus de 1 500 mètres d'une entrée de gare ;**

– cette taxe est assise sur un montant égal à **80 % de la différence entre, d'une part, le prix de vente et, d'autre part, le prix d'achat** augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction et

des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble ;

– **le taux de la taxe est fixé à 15 % et son montant exigible est plafonné à 5 % du prix de cession ;**

– un vendeur ne pourra être à la fois redevable de cette taxe et de la taxe dite « ENL », précitée, sur les terrains rendus constructibles. Il est encore proposé, notamment, de déduire de la base de la taxe existante sur les plus-values immobilières la base de la future taxe ;

– **la taxe est exigible pendant quinze ans** à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique des projets visés.

Enfin, il reviendra au décret d'application de prévoir les conditions dans lesquelles, **pour des motifs d'ordre social, certaines cessions d'immeubles ou certaines zones seront exonérées de cette taxe.**

Ce dispositif représente un **produit théorique qui, sans pouvoir être évalué avec précision à ce stade, sera important compte tenu de la valorisation immobilière qu'on attend**, légitimement, de la construction des futures gares du réseau du Grand Paris. À titre de comparaison, on peut citer l'expérience londonienne, dont le Bureau de votre commission spéciale a pris connaissance lors de son déplacement, le 2 mars 2010, dans la capitale britannique¹ : alors que l'extension de la « *Jubilee Line* », de Green Park à Stratford, a été réalisée pour un coût de 3,5 milliards de livres Sterling, on estime que la valeur du foncier avoisinant les onze nouvelles gares, sur une période de dix ans, a augmenté de quelque 13 milliards de livres Sterling.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi rédigé.

*Article 9 ter (nouveau)
(article 1599 quater A bis [nouveau] du code général des impôts)*

**Application de l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER)
au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun
de voyageurs en région d'Île-de-France**

Commentaire : cet article, introduit à l'initiative de votre rapporteur, tend à assujettir à l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) le matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en

¹ Le programme de ce déplacement est joint au présent rapport.

commun de voyageurs en région d'Île-de-France exploitées par la RATP. Il est proposé que cette composante de l'IFER soit affectée au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

I. L'application de l'IFER au secteur des transports de voyageurs

Dans le cadre de la **réforme de la taxe professionnelle** organisée par la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, un article 1599 *quater* A a été introduit dans le code général des impôts (CGI), afin d'**appliquer l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER)**, prévu par l'article 1635-0 *quinquies* de ce code, **au matériel roulant utilisé sur le réseau ferré national pour le transport de voyageurs.**

Au terme de ce texte, l'imposition forfaitaire est **due chaque année par l'entreprise de transport ferroviaire** qui dispose, pour les besoins de son activité professionnelle au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente sur le réseau ferré national pour des opérations de transport de voyageurs. Sont donc exclus du champ d'application de ce dispositif le matériel roulant affecté au fret ferroviaire et les matériels inutilisés ou désaffectés, ceux utilisés sur des réseaux étrangers et les tramways utilisés sur les réseaux urbains.

Le dispositif, au premier chef, concerne **la SNCF**, mais les entreprises étrangères, par exemple Deutsche Bahn, peuvent être redevables de cette IFER dès lors qu'elles ont utilisé le réseau ferré national l'année précédant celle d'imposition.

Le montant de l'imposition forfaitaire est établi, pour chaque matériel roulant, en fonction de sa nature et de son utilisation, selon le barème prévu par l'article 1599 *quater* A précité. Sept catégories de matériel sont ainsi distinguées, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

**BARÈME DE L'IFER EN VIGUEUR SUR LES MATÉRIELS ROULANTS
DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS**

(en euros)

| Catégorie de matériels roulants | Tarifs |
|--|---------------|
| <i>Engins à moteur thermique</i> | |
| – Automoteur | 30 000 |
| – Locomotive diesel | 30 000 |
| <i>Engins à moteur électrique</i> | |
| – Automotrice | 23 000 |
| – Locomotive électrique | 20 000 |
| – Motrice de matériel à grande vitesse | 35 000 |
| <i>Engins remorqués</i> | |
| – Remorque pour le transport de voyageurs | 4 800 |
| – Remorque pour le transport de voyageurs à grande vitesse | 10 000 |

Comme pour les autres composantes de l'IFER, **le redevable est tenu de déclarer**, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants, par catégorie, dont il disposait au 1^{er} janvier.

Il est prévu que, lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France exploitées par la RATP, **ce matériel est retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé « principalement » sur le réseau ferré national.**

Le produit de cette imposition, estimé à 260 millions d'euros en 2010, est **affecté aux régions** et à la collectivité territoriale de Corse.

II. Le texte de la commission spéciale

À l'initiative du rapporteur de votre commission spéciale, le présent article tend à créer un article 1599 *quater A bis* dans le CGI, afin d'**appliquer l'IFER au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France exploitées par la RATP.**

Le produit de cette composante de l'IFER serait affecté au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris », afin de contribuer au financement du nouveau réseau prévu par le projet de loi. Par mesure de précaution, il est expressément précisé que, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'était pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue en la matière, cette composante serait affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), *« afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Île-de-France »*.

Pour le reste, sur le modèle du dispositif ci-dessus présenté d'imposition forfaitaire frappant le matériel roulant utilisé sur le réseau ferré national :

– l'imposition forfaitaire sera **due chaque année par les personnes ou organismes propriétaires**, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente sur les lignes de transport en commun de voyageurs en cause. Ce dispositif vise en pratique **la RATP** ;

– **le montant de l'imposition forfaitaire sera établi, pour chaque matériel roulant, en fonction de sa nature et de son utilisation**, selon le barème prévu, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Trois catégories de matériel sont distinguées ;

BARÈME DE L'IFER PROPOSÉE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS DE TRANSPORT
EN COMMUN DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE

(en euros)

| Catégorie de matériels roulants | Tarifs |
|---------------------------------|--------|
| <i>Métro</i> | |
| Motrice et remorque | 12 260 |
| <i>Autre matériel</i> | |
| Automotrice et motrice | 23 000 |
| Remorque | 4 800 |

– le redevable sera tenu de déclarer, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants, par catégorie, dont il disposait au 1^{er} janvier. Cependant, à titre transitoire, il est prévu que pour 2010, cette déclaration intervient au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} juillet ;

– enfin, si du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France exploitées par la RATP, **ce matériel sera retenu pour le calcul de l'imposition proposée s'il est destiné à être utilisé « principalement » sur les lignes franciliennes** visées.

Il convient de souligner que **ce dispositif a déjà été adopté, à l'identique, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2010, par l'Assemblée nationale**, à l'initiative de notre collègue député Yves Albarello, **puis par le Sénat**, en deuxième délibération, dans une version techniquement améliorée qu'avait portée, en première délibération, notre collègue Christian Demuynck. Il avait cependant été supprimé, en commission mixte paritaire, dans l'attente du projet de loi relatif au Grand Paris.

La mesure sera neutre pour la RATP, à laquelle le paiement de l'IFER ici proposée se trouvera compensé par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Elle sera également **neutre pour le STIF, par rapport à la situation préexistant à la suppression de la taxe professionnelle**, à laquelle l'IFER proposée se substituerait. Pour mémoire, la compensation de la taxe professionnelle assurée par le STIF à la RATP jusqu'en 2009 représentait de 60 à 70 millions d'euros par an.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi rédigé.

Article 10

Régime des biens nécessaires au réseau du Grand Paris

Commentaire : cet article fixe le régime de trois catégories de biens nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : d'une part, les biens acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris », ou mis à la disposition de tiers en vue de la constitution du réseau ; d'autre part, les biens des collectivités et entreprises publiques qui pourront être transférés en propriété ou mis à la disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » ; enfin, les espaces appartenant à cet établissement public, situés dans les gares du réseau, à usage de parkings, commerces ou locaux d'activité qui ne seraient pas affectés au service public du transport.

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article fixe le régime de trois catégories de **biens nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du réseau de transport public du Grand Paris**. Il comporte trois paragraphes, chacun correspondant à l'une de ces catégories.

- Le **paragraphe I** concerne, d'une part, les biens acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » et, d'autre part, les biens mis à la disposition de tiers, en vue de la constitution du réseau de transport.

Sur le premier point, l'article, en son premier alinéa, prévoit que **les biens « de toute nature, immobiliers et mobiliers », qui seront acquis ou réalisés par des tiers, en vue de la constitution du réseau, pour le compte de l'établissement public, seront transférés de droit, en pleine propriété, à cet établissement, « dès leur acquisition ou achèvement »**. Le deuxième alinéa précise que le transfert de propriété sera également acquis, au bénéfice de l'établissement public, en ce qui concerne les droits et obligations de toute nature se rattachant aux biens concernés, sous la réserve des dispositions des articles 15 à 17 du projet de loi.

Le troisième alinéa de l'article dispose que ces transferts sont réalisés **à titre gratuit**, et qu'ils « *ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe* ».

Sur le second point, le quatrième alinéa du présent article prévoit que **les biens qui auront été mis à la disposition de tiers en vue de la constitution du nouveau réseau de transport seront, « si cette mesure s'avère nécessaire », mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris »**. Toutefois, cette mise à disposition **nécessitera l'accord du propriétaire**, condition expressément fixée par le présent article.

Les biens visés par ce paragraphe, en pratique, pourront être des terrains, ouvrages et matériels divers. Les « tiers » visés, quant à eux, pourront être l'État, les collectivités territoriales, la RATP, RFF, la SNCF, etc.

• Le **paragraphe II** du présent article vise les biens des collectivités et entreprises publiques qui pourront être transférés en propriété ou mis à la disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

En effet, le cinquième alinéa de l'article **permet à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, aux établissements publics, ainsi qu'aux sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'Etat, de transférer en pleine propriété à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur la demande de celui-ci, « les biens nécessaires à l'exercice de ses missions »**. Ce transfert s'exercera **à titre gratuit**. L'alinéa réserve la possibilité que ces biens soient seulement mis à la disposition de l'établissement public.

Il convient de souligner qu'en tout état de cause, les collectivités ou entreprises propriétaires ne seront en rien obligées de transférer à l'établissement, ni même de mettre à sa disposition, les biens demandés par lui : le présent article, en la matière, **se borne à ouvrir une faculté**.

Le cas échéant, suivant le sixième alinéa de l'article, les transferts *« ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe »*, comme les transferts prévus au paragraphe I. Il convient de noter que cette disposition est usuelle pour les transferts entre patrimoines de personnes publiques.

• Le **paragraphe III** du présent article concerne **les espaces appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris »** qui seront situés **dans les gares du réseau de transport public du Grand Paris** et seront à usage de **parkings, de commerces ou de locaux d'activité qui ne seraient pas affectés au service public du transport** : ces dépendances feront partie du **domaine privé** de l'établissement.

Cette disposition vise à assurer à l'établissement la **possibilité d'une exploitation commerciale** desdits espaces, que ne permettrait pas leur qualité de dépendance du domaine public. La ressource correspondante se trouve d'ailleurs prise en compte par le 4° de l'article 10 du projet de loi.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Cet article n'a été modifié par l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission du développement durable, que par un amendement **réductionnel**.

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.</p> |
|---|

Article 11

Participation des établissements publics d'aménagement bénéficiant du réseau du Grand Paris

Commentaire : cet article met à la charge des établissements publics d'aménagement de l'État, si leurs opérations bénéficient de la desserte assurée par le réseau de transport public du Grand Paris, une participation versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ».

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article tend à **mettre à la charge des établissements publics d'aménagement de l'État**, créés en application de l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme, **si leurs opérations bénéficient de la desserte assurée par le réseau de transport public du Grand Paris, une participation financière à ce dernier. Cette participation sera fonction des opérations réalisées, et versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ».**

LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉTAT

Les établissements publics d'aménagement régis par les articles L. 321-1 et suivants du code de l'urbanisme sont des établissements publics de l'État, à caractère industriel et commercial. Ils ont pour mission de réaliser des acquisitions immobilières et des aménagements en vue de conduire de grandes opérations d'urbanisme, permettant le développement de territoires d'intérêt national. A cet effet, ils sont chargés :

- de coordonner l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies territoriales concertées entre l'État et les collectivités territoriales ;
- d'intervenir directement ou par la voie de mandats sur les marchés fonciers et immobiliers de leur périmètre de compétence ;
- d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'opérations d'aménagement réalisées à leur initiative ou à la demande des collectivités territoriales.

Il existe actuellement huit établissements publics d'aménagement de ce type en Île-de-France : l'Établissement public d'aménagement de La Défense (EPAD) ; l'Établissement public d'aménagement de Seine-Arche (EPASA), à Nanterre ; l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP) ; l'Établissement public d'aménagement de la Plaine de France ; l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (EPAMARNE) ; l'Établissement public d'aménagement du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (EPAFRANCE) ; l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart ; l'Établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis-Seine Amont (EPA ORSA) ; l'Établissement public d'aménagement du Mantois-Seine Aval (EPAMSA), à Mantes-la-Jolie.

Source : ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

Il est prévu qu'un décret en Conseil d'État fixe les modalités de la participation ainsi définie. Celle-ci apparaît pleinement légitime dans la mesure où le réseau de transport du Grand Paris facilitera la réalisation des opérations conduites par les établissements publics d'aménagement franciliens.

Il convient de souligner que cette disposition **ne vise que les établissements publics de l'État** : les établissements publics locaux d'aménagement, soumis au régime des articles L. 326-1 et suivants du code de l'urbanisme, ne sont pas concernés.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Cet article n'a été modifié par l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission du développement durable, que par un amendement **réactionnel**.

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

Article 11 bis (nouveau)

Dissolution de la « Société du Grand Paris »

Commentaire : cet article définit les conditions de dissolution de la « Société du Grand Paris ».

À l'initiative de **M. Pozzo di Borgo**, votre commission spéciale a adopté un amendement créant un article additionnel et visant à ce que la « Société du Grand Paris » soit dissoute après épuisement des compétences qui lui sont conférées, afin d'éviter une nouvelle intervention du législateur pour décider de cette dissolution. Sur proposition de M. Laurent Bêteille mettant en avant un risque juridique, la mention « *de plein droit* », initialement présente dans l'amendement, a été supprimée.

Votre commission spéciale a adopté l'article 11 bis (nouveau) ainsi rédigé.

TITRE III

RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le **titre III** comprend six articles afin d'aménager les règles de la commande publique pour réaliser les infrastructures de la double boucle et confier à la RATP une mission de gestionnaire du réseau de métro.

Article 12

Exercice de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures du réseau du Grand Paris par la SGP

Commentaire : cet article pose comme principe général qu'il revient à la « Société du Grand Paris » d'exercer la maîtrise d'ouvrage dans le cadre des travaux du volet « transport » du Grand Paris.

I. Le texte du projet de loi initial

Il incombe à l'établissement public « Société du Grand Paris » d'exercer la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 du projet de loi.

L'article 2 de la loi dite MOP¹ définit les missions qui relèvent de la compétence du maître d'ouvrage. De manière synthétique, celui-ci est la personne morale pour laquelle un ouvrage est construit. Il en est le « *responsable principal* » et remplit dans ce rôle une « *fonction d'intérêt général* » dont il ne peut se démettre. Cette fonction se distingue de celle de mandataire du maître d'ouvrage, de maître d'œuvre et d'entrepreneur.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Aucune modification n'a été adoptée sur cet article, aussi bien en commission qu'en séance.

¹ Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre rapporteur fait valoir que, dès lors que l'on crée une structure *ad hoc*, la « Société du Grand Paris », pour piloter le projet de construction de la double boucle, il est nécessaire de lui confier le soin d'exercer la maîtrise d'ouvrage sur les travaux, étant précisé que ce principe n'est pas intangible comme en témoigne les articles du titre III du projet de loi. En effet, l'article 13 permet sous condition à la SGP de choisir un maître d'ouvrage « chef de file » dans l'hypothèse où il existe plusieurs maîtres d'ouvrage pour un projet particulier. Par ailleurs, l'article 14 prévoit dans certains cas la possibilité pour la SGP de confier à la RATP un mandat de maîtrise d'ouvrage. De même, l'article 15 autorise la SGP à déléguer sa maîtrise d'ouvrage et de lui permettre, sous conditions, une mission de maîtrise d'œuvre.

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.</p> |
|---|

Article 13

Conventions de co-maîtrise d'ouvrage

Commentaire : cet article confère à la SGP la possibilité de choisir un maître d'ouvrage « chef de file » lorsqu'il existe plusieurs maîtres d'ouvrage pour un projet qui relève de sa compétence.

I. Le droit en vigueur

Le paragraphe II de l'article 2 de la loi dite MOP indique que lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. En outre, cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme.

II. Le texte du projet de loi initial

L'article 13 du projet de loi reprend la même logique que cet article mais y apporte deux modifications substantielles :

– il remplace l'expression « *la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages* » par celle de « *réalisation d'une infrastructure* » ;

– surtout, il substitue à la notion de « *convention* » un monopole attribué à la SGP pour choisir le maître d'ouvrage « *chef de file* ».

Toutefois, afin de ne pas empiéter sur le principe d'autonomie des personnes morales de droit privé, ce monopole conféré à la SGP de choisir le maître d'ouvrage n'est possible que si la SGP se retrouve en face :

- d'établissements publics de l'État ;
- ou d'entités détenues ou contrôlées par l'État.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Seul un amendement rédactionnel du rapporteur a été adopté en commission.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale estime que cet article est plus volontariste que les dispositions de l'article 2 de la loi dite MOP, sans toutefois accorder à la « Société du Grand Paris » des pouvoirs exorbitants sur les autres personnes morales de droit privé qui assurent des missions de maîtrise d'ouvrage.

C'est pourquoi elle n'a pas souhaité modifier cet article.

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

Article 14

Missions confiées par la SGP à la RATP, à la SNCF ou à RFF

Commentaire : cet article détermine, d'une part, la règle générale et les exceptions pour la passation des marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance, et autorise, d'autre part, la SGP à confier à la RATP un mandat de maîtrise d'ouvrage pour certaines opérations d'investissement, essentiellement la prolongation et l'aménagement de la ligne 14 du métro.

I. Le droit en vigueur

Le III de l'article 14 du projet de loi indique que les dispositions du I et du II du même article ne sont pas régies par la loi dite MOP. Or, cette loi détermine les **missions du maître d'ouvrage, de son mandataire, du maître d'œuvre et de l'entreprise principale chargée de l'exécution des travaux**.

En particulier, s'agissant du **contenu du mandat de maîtrise d'ouvrage, l'article 5** de la loi MOP indique que le contrat doit être écrit et prévoir :

– l'ouvrage qui fait l'objet du contrat, les attributions confiées au mandataire, les conditions dans lesquelles le maître de l'ouvrage constate l'achèvement de la mission du mandataire, les modalités de la rémunération de ce dernier, les pénalités qui lui sont applicables en cas de méconnaissance de ses obligations et les conditions dans lesquelles le contrat peut être résilié ;

– le mode de financement de l'ouvrage ainsi que les conditions dans lesquelles le maître de l'ouvrage fera l'avance de fonds nécessaires à l'accomplissement du contrat ou remboursera les dépenses exposées pour son compte et préalablement définies ;

– les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître de l'ouvrage aux différentes phases de l'opération ;

– les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception de l'ouvrage sont subordonnées à l'accord préalable du maître de l'ouvrage ;

– les conditions dans lesquelles le mandataire peut agir en justice pour le compte du maître de l'ouvrage.

En outre, **l'article 7 de la même loi définit les missions du maître d'œuvre**. Il s'agit d'une personne de droit privé qui apporte une « *réponse architecturale, technique et économique* » au programme du maître d'ouvrage. Ses missions sont distinctes, mais non incompatibles, avec celles **d'entrepreneur**. Concrètement, le maître d'ouvrage peut exercer les missions suivantes :

– réaliser les études d'esquisse, d'avant-projets et de projet ;

– apporter assistance au maître de l'ouvrage pour la passation du contrat de travaux ;

– assurer les études d'exécution ou l'examen de la conformité au projet et le visa des études faites par l'entrepreneur ;

– diriger l'exécution du contrat de travaux ;

– s'occuper de l'ordonnancement, du pilotage et de la coordination du chantier ;

– enfin, apporter assistance au maître de l'ouvrage lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement.

Enfin, **la loi MOP n'impose pas de règles particulières en matière de passation des contrats d'étude ou d'assistance**, à une exception près¹.

Par ailleurs, cet article fait référence à la mission de gestionnaire du réseau de métro assurée depuis le 1^{er} janvier 2010 par la RATP.

LA GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF EN ÎLE-DE-FRANCE

Le régime de propriété et les règles de gestion des infrastructures de transport collectifs franciliens ont été réaménagés suite à l'adoption du projet de loi dit ORTF du 8 décembre 2009².

Ces modifications ont été nécessaires compte tenu du règlement européen relatif aux « obligations de service public » (également appelé règlement OSP) du 3 décembre 2007 qui impose à l'Etat et aux autorités organisatrices de transport de contractualiser par écrit et de manière transparente avec les opérateurs pour une durée limitée.

Schématiquement, la loi a évolué sur trois points majeurs.

En premier lieu, **la RATP se trouve gestionnaire depuis le 1^{er} janvier 2010 de l'ensemble du réseau de métro et d'une partie du réseau du RER**. Il convient de préciser que le comité des parties prenantes de la SNCF, que préside notre collègue **sénateur Francis Grignon**, aura prochainement à se prononcer sur la gestion du réseau RER qui n'est pas exploité par la RATP. En contrepartie de cette nouvelle mission de gestionnaire accordée à la Régie, qui devra créer une filiale *ad hoc*, le STIF reçoit la propriété du matériel roulant, et s'il le souhaite, des autres biens affectés à l'exploitation

En deuxième lieu, **toutes les nouvelles lignes et infrastructures** en Île-de-France, après le 3 décembre 2009, sont soumises au régime de la concurrence et de l'appel d'offres.

En dernier lieu, **le monopole d'exploitation de la RATP cessera à moyen et long termes**. Des durées de transition différenciées en fonction des modes de transport ont été retenues : quinze ans pour le bus, vingt ans pour le tramway et trente ans pour le métro et le RER.

¹ En effet, l'article 18 de la loi MOP permet au maître de l'ouvrage de confier par contrat à un groupement de personnes de droit privé ou, pour les seuls ouvrages d'infrastructure, à une personne de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux, lorsque des motifs d'ordre technique rendent nécessaire l'association de l'entrepreneur aux études de l'ouvrage.

² Cf. loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.

| Biens nécessaires au service public | | | Biens non nécessaires |
|---|----------------------------------|--|-----------------------|
| | Affectés au service de transport | Affectés à la gestion d'infrastructures | Bureaux |
| <u>Situation actuelle</u> • Propriété économique • Propriété juridique | RATP RATP/STIF | RATP RATP/STIF/État | RATP RATP/STIF |
| <u>Au 1^{er} janvier 2010</u> • Propriété économique • Propriété juridique | RATP STIF | RATP – Gestion Infra RATP – Gestion Infra | RATP RATP |
| <u>A la fin des contrats (Bus 2024, Tramways 2029, Métro 2039)</u> • Propriété pleine et entière | STIF | RATP – Gestion Infra | RATP |

Source : RATP.

II. Le texte du projet de loi initial

• Le **paragraphe I** établit une **procédure dérogatoire uniquement pour les missions d'étude ou d'assistance** nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels de la double boucle. En effet, dès lors qu'il existe des « *raisons techniques* » tenant aux « *exigences essentielles* » de « *sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné* » (y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants), et à « *l'impératif de continuité du service public* », la SGP a la faculté de confier ces missions par une **procédure négociée**, « *sans publicité ni mise en concurrence* », à **trois établissements publics** nommément désignés :

- la Régie autonome des transports parisiens ;
- la Société nationale des chemins de fer français ;
- Réseau ferré de France.

Le deuxième alinéa indique qu'une **convention** est alors **obligatoire** pour :

- définir le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions du cocontractant ;
- préciser, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par la SGP.

• **Le paragraphe II** autorise la SGP à confier à la **RATP**, qui est gestionnaire du réseau actuel et futur de métro francilien en vertu de l'article 2

de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France, un **mandat de maîtrise d'ouvrage** en utilisant une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, à une **double condition** :

– d'une part, il doit s'agir « *d'opérations d'investissement* » ayant pour objet le « *développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations* » du réseau actuel.

– d'autre part, il faut là encore que la SGP s'appuie sur des « *raisons techniques* » tenant aux « *exigences essentielles* » de « *sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné* », ou liées à « *l'impératif de continuité du service public* ».

Concrètement, cette disposition est essentiellement destinée à couvrir le cas de la **ligne 14**. De fait, même s'il est difficile d'anticiper la configuration exacte du futur réseau, il est désormais quasi certain qu'il comprendra le **prolongement de la ligne 14, qui constituera en quelque sorte l'épine dorsale de la double boucle**. Il est donc indispensable que la RATP, gestionnaire de réseau puisse, si cela est justifié, **se voir confier un mandat de maîtrise d'ouvrage sur cette partie du réseau** du Grand Paris qui accueillera des circulations à destination et en provenance du réseau existant.

Derechef, une **convention doit être conclue** dans ce cas entre la SGP et la Régie pour définir le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats.

Ce contenu est très proche de celui exposé à l'article 5 de la loi dite MOP, à quelques exceptions toutefois. En effet, il n'est pas obligatoire que la nouvelle convention indique :

- les cas où le contrat peut être résilié ;
- les conditions dans lesquelles le maître de l'ouvrage fera l'avance de fonds nécessaires à l'accomplissement du contrat ou remboursera les dépenses exposées pour son compte et préalablement définies ;
- les conditions dans lesquelles le mandataire peut agir en justice pour le compte du maître de l'ouvrage.

Compte tenu de ces trois spécificités, il a été nécessaire de rédiger des dispositions *ad hoc* pour régir les relations entre la « SGP » et la RATP.

• Enfin, comme il a été indiqué plus haut, le **paragraphe III** de cet article dispose que les **relations contractuelles**, présentées au I et II, entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et ses cocontractants, ne sont **pas régies par la loi dite MOP**. Il s'agit d'une disposition tirant les conséquences des procédures dérogatoires qui viennent d'être présentées.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Lors de l'examen du texte en commission, deux amendements majeurs ont été adoptés¹.

Le **premier** rappelle que l'ensemble des **marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance** nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels entrant dans les missions de la « Société du Grand Paris » sont conclus après « *publicité et mise en concurrence* », afin de réaffirmer **solennellement le principe d'égalité d'accès** aux marchés dans le domaine de l'ingénierie. En outre, le texte précise que cet établissement public est **soumis aux principes et procédures habituelles en matière de commande publique**, à savoir l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics. Enfin, il **étend la possibilité de recourir à la procédure négociée aux marchés de maîtrise d'œuvre**, dans les mêmes conditions que celles présentées dans la version initiale du projet de loi pour les marchés de d'études et d'assistance.

Le **second amendement** indique que **la convention** entre la « Société du Grand Paris » et le gestionnaire du réseau doit préciser **les motifs du recours à la procédure négociée**, et pas seulement le « *contenu, les conditions et les modalités d'exercice* » des mandats du gestionnaire.

En séance publique, un seul amendement essentiellement rédactionnel a été adopté².

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale n'a pas souhaité modifier cet article très important qui institue deux procédures dérogatoires au profit de la SGP.

En effet, s'agissant de la possibilité pour la SGP de recourir à la procédure négociée (anciennement appelée procédure de gré à gré) pour passer des marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance, elle a estimé que **le texte encadre plus sévèrement cette faculté qu'un simple renvoi aux procédures dérogatoires de l'ordonnance précitée du 6 juin 2005**. A cet égard, il convient de rappeler le principe général selon lequel le législateur doit transposer fidèlement les dispositions précises, claires et inconditionnelles d'une directive communautaire. En effet, un requérant peut se prévaloir directement de ces dispositions pendant le délai de transposition et surtout après pour contester des mesures nationales de non transposition ou de mauvaise transposition. Toutefois, il est loisible aux États membres de ne retenir que certaines dispositions dérogatoires d'une directive lorsque leur bénéficiaire est une personne publique et qu'il s'agit d'exceptions à un

¹ Ces deux amendements ont été présentés par M. Yanick Paternotte. Deux sous-amendements rédactionnels du rapporteur ont également été adoptés.

² Présenté par M. Yanick Paternotte.

principe constitutif de l'Union européenne. Ainsi, l'article 40 de la directive 2004/17/CE précitée prévoit douze cas de recours à la procédure négociée pour les entités adjudicatrices. Mais rien n'interdit aux autorités nationales de ne retenir qu'une partie de ces dérogations qui constituent une entorse au principe fondamental de libre concurrence, dès lors que les bénéficiaires ne sont pas des personnes privées mais un établissement public d'État comme la SGP. Autrement dit, l'État peut être plus restrictif que la directive, en retenant moins de possibilités pour l'un de ses établissements publics de déroger au principe de concurrence et de publicité.

En outre, votre rapporteur considère que le contenu du mandat de maîtrise d'ouvrage, conclu entre la SGP et la RATP sur le fondement du II de l'article 14, pourra reprendre en pratique l'intégralité des dispositions prévues à l'article 5 de la loi dite MOP, dans la mesure où l'article 14 du projet de loi ne fixe qu'une liste indicative.

Enfin, votre rapporteur considère que le **statut juridique de la ligne 14 devra à terme évoluer** par un avenant voire des dispositions législatives si le tracé du nouveau réseau passe par cette ligne de métro. En effet, quel que soit l'exploitant retenu par la SGP sur la double boucle, cette ligne aura alors un double statut, à la fois partie essentielle du réseau actuel de métro et future épine dorsale du nouveau réseau.

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

Article 15

Délégation de maîtrise d'ouvrage à l'initiative de la « Société du Grand Paris »

Commentaire : cet article autorise la « Société du Grand Paris » à déléguer sa maîtrise d'ouvrage pour tout projet qui relève de sa compétence. En outre, le maître d'ouvrage délégué peut, sous conditions, assurer la maîtrise d'œuvre des opérations.

I. Le droit en vigueur

Comme il a été dit sous le commentaire de l'article 14, la loi dite MOP¹ définit les missions du maître d'ouvrage public, de son mandataire, du

¹ Cf. la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

maître d'œuvre et de l'entrepreneur. En règle générale, la loi interdit la confusion entre ces différentes missions afin de responsabiliser les différents acteurs.

En particulier, la loi MOP prévoit au deuxième alinéa du I de l'article 2 que **le maître d'ouvrage** doit :

– s'assurer de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée :

- déterminer sa localisation ;
- définir son programme ;
- arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle ;
- assurer le financement ;
- choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé ;

– enfin, conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

A cet égard, il convient de remarquer que la loi dite MOP n'évoque que la notion de mandataire du maître d'ouvrage et pas celle de maître d'ouvrage délégué. Toutefois, ces deux termes sont synonymes, à ceci près que l'expression de maître d'ouvrage délégué insiste davantage sur l'idée d'un choix issu d'un appel à concurrence.

Quant aux **missions du maître d'œuvre**, définies à l'**article 7 de la même loi**, elles ont déjà été présentées sous le commentaire de l'article précédent.

II. Le texte du projet de loi initial

Le **premier alinéa** ouvre la possibilité à la **SGP** de **déléguer la maîtrise d'ouvrage** pour les opérations de son choix, par dérogation à la loi MOP.

Le **deuxième alinéa** indique que la SGP assure les mêmes missions que celles exposées au deuxième alinéa du I de l'article 2 de la loi MOP, à l'exception des points suivants :

– la SGP doit certes assurer le financement du projet, mais il est précisé que cette activité se fait « sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué » ;

– en outre, la SGP n'est pas obligée de remplir deux missions habituellement attribuées au maître d'ouvrage, à savoir choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs choisis par le maître d'ouvrage, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

Le **troisième alinéa** précise que le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

Enfin, le **dernier alinéa** impose la conclusion, pour chaque opération, d'une **convention** entre la SGP et le maître d'ouvrage délégué pour préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté un amendement¹ visant à **limiter le droit pour le maître d'ouvrage délégué de cumuler la fonction de maîtrise d'ouvrage et celle de maîtrise d'œuvre**. Désormais, le maître d'ouvrage délégué ne peut assurer lui-même la maîtrise d'œuvre que dans trois cas de figure :

- lorsque le contrat présente des spécificités « *techniques* » ou « *artistiques* » ;
- pour assurer la « *protection des droits d'exclusivité* » ;
- en situation « *d'urgence* », préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, indépendamment des causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une « *situation imprévisible* ».

Cet amendement encadre donc plus sévèrement que le texte initial la possibilité pour le maître d'ouvrage délégué d'assurer la maîtrise d'œuvre.

Pour rappel, il convient d'indiquer que les deux premiers critères introduits par l'Assemblée nationale reprennent le cas d'ouverture exposé au c) de l'article de la directive 2004/17/CE² permettant à l'entité adjudicatrice de recourir à une procédure sans mise en concurrence préalable (procédure négociée, anciennement appelée procédure de gré à gré)³. Il convient en outre de remarquer que la définition de l'urgence dans cette directive, présentée au point d) de ce même article 40, diffère de celle retenue dans le projet de loi. En effet, la procédure négociée est possible dans la mesure « *strictement nécessaire* », lorsque « *l'urgence impérieuse* » résultant d'événements imprévisibles pour les entités adjudicatrices ne permet pas de « *respecter les délais* » exigés par les procédures ouvertes, restreintes et négociées avec mise en concurrence préalable. Inversement, le texte du projet de loi est très

¹ Présenté par M. Yanick Paternotte.

² Cf. directive 2004/17/CE du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux

³ La directive autorise des procédures sans mise en concurrence préalable dans de nombreux cas, et notamment « lorsque, en raison de sa spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le marché ne peut être exécuté que par un opérateur économique déterminé ».

similaire à la définition de l'urgence qui autorise le recours aux contrats de partenariat¹.

En séance publique, un amendement du rapporteur a été adopté, après avis favorable du Gouvernement, tendant à permettre aux maîtres d'ouvrage délégués, dès lors qu'ils assurent la maîtrise d'œuvre, de recourir à des prestataires.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre rapporteur tient à insister sur le caractère très spécifique des dispositions de cet article. Au préalable, il convient de rappeler que les dispositions de la loi MOP n'ont qu'une valeur législative, et non organique ou constitutionnelle. Par conséquent, une loi ordinaire peut juridiquement y déroger sans enfreindre la hiérarchie des normes. En outre, aucune règle européenne n'oblige un opérateur à externaliser une tâche qu'il peut exercer pour son propre compte. C'est dans ce contexte que les députés ont souhaité encadrer la possibilité pour le maître d'ouvrage délégué d'assurer lui-même une mission de maîtrise d'œuvre, car ce cumul des missions est normalement interdit dans le cadre classique de la loi MOP. C'est pourquoi ils ont « importé » dans l'article 15 deux cas d'ouverture de la procédure négociée, présentés à l'article 40 de la directive 2004/17/CE précitée, alors même qu'il n'est pas question de procédure négociée dans cet article.

Autrement dit, cet article n'a pas pour objet de préciser les conditions dans lesquelles le maître d'ouvrage délégué devra avoir recours à la concurrence pour la réalisation d'une mission de maîtrise d'œuvre. Le maître d'ouvrage délégué sera de toute façon soumis à la directive 2004/17/CE s'il décide de la confier à un tiers. Cet article *ad hoc* a donc seulement pour finalité d'autoriser le maître d'ouvrage à assurer en interne la maîtrise d'œuvre uniquement dans des cas bien précis s'inspirant, par analogie, pour ainsi dire, de la directive 2004/17/CE.

C'est pourquoi votre rapporteur n'a pas présenté d'amendement sur cet article et que **la commission spéciale n'a pas souhaité modifier le texte issu des délibérations de l'Assemblée nationale.**

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

¹ En vertu de la loi n° 2008-735 du 28 juillet 2008 relative aux contrats de partenariat, ces contrats ne peuvent être conclus que si, au regard de l'évaluation, il s'avère par exemple que le projet présente un « caractère d'urgence », « lorsqu'il s'agit de rattraper un retard préjudiciable à l'intérêt général affectant la réalisation d'équipements collectifs ou l'exercice d'une mission de service public, quelles que soient les causes de ce retard, ou de faire face à une situation imprévisible ».

Article 16

Recours étendu aux contrats de partenariat

Commentaire : cet article ouvre le droit à la « Société du Grand Paris » de conclure des contrats de partenariat, à condition qu'ils ne portent pas sur la gestion du trafic et des circulations, qui relèvent de la compétence exclusive de la RATP en tant que gestionnaire du réseau de métro francilien.

I. Le droit en vigueur

Le contrat de partenariat, introduit en droit français par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004, représente une « **troisième voie** » entre les marchés publics et les délégations de service public.

Incontestablement, ce type de contrat illustre une « **formule moderne** » au sein de la commande publique, à travers **quatre caractéristiques** :

- il s'agit d'un **contrat global** qui comprend en pratique au moins trois éléments¹ :

- le financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public ;

- la construction ou la transformation des ouvrages ou équipements ;

- leur entretien et/ou leur maintenance et/ou leur exploitation et/ou leur gestion.

- ce contrat est de **longue durée**, afin de permettre un paiement de la personne publique au contractant étalé dans le temps.

- ce contrat est également **incitatif** car la rémunération du cocontractant est liée à des objectifs de performance préalablement définis.

- enfin, ce contrat se distingue par sa **souplesse** puisqu'en contrepartie de ces objectifs de performance, le cocontractant a la possibilité de se procurer des recettes annexes à l'exploitation de l'ouvrage ou équipement.

Quant au troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France, profondément modifié par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant

¹ De manière facultative, le contrat de partenariat peut inclure, d'une part, des prestations de service concourant à l'exercice de la mission de service public qui est de la compétence de la personne publique cocontractante, d'autre part, tout ou partie de la conception des ouvrages.

diverses dispositions relatives aux transports, il dispose que la RATP est gestionnaire du réseau de métro et d'une partie du réseau de RER.

II. Le texte du projet de loi initial

Le **premier alinéa** de cet article autorise la SGP à recourir au contrat de partenariat à la fois pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels roulants. Il est précisé que le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés. Toutefois, il est interdit que le contrat porte sur la « *gestion du trafic et des circulations* », qui doit toujours être assurée par la RATP. En effet, le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 impose cette mission à la Régie à la fois sur l'ensemble du métropolitain parisien mais aussi sur le réseau RER exploitée par la RATP avant le 1^{er} janvier 2010.

Le **second alinéa** renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser si nécessaire les modalités d'application de cet article. En particulier, le décret devra garantir :

– d'une part, la « *cohérence des missions* » de la SGP avec celles qui incombent à la RATP, à la SNCF et à RFF ;

– d'autre part, les « *modalités de rémunération du cocontractant* » ou de perception par ce dernier des « *redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles* ».

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

En commission du développement durable, seules des modifications rédactionnelles ont été apportées au texte.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre rapporteur estime pour sa part que l'utilisation du contrat de partenariat, nouvel outil dans la commande publique depuis 2004, doit être encouragée car ce contrat est souvent gage d'efficacité pour les personnes publiques.

Votre commission spéciale, à l'initiative de votre rapporteur, a adopté un **amendement de coordination** pour indiquer que le contrat de partenariat peut porter sur « *l'acquisition* » du matériel roulant et non sur « *sa mise à disposition* ».

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.</p> |
|---|

Article 17
(*article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959*)

Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Commentaire : cet article traite la question de la propriété de l'infrastructure de la double boucle et de son matériel roulant tout en confiant à la RATP une mission de gestionnaire du réseau de métro francilien.

I. Le droit en vigueur

Le troisième alinéa de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est essentiel dans la mesure où il fait de la RATP le gestionnaire du réseau du métro francilien et de certaines lignes du RER¹. Concrètement, la mission de gestionnaire de réseau signifie que la RATP :

- est responsable de « *l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement* » de l'infrastructure ;
- est en charge de la « *gestion du trafic et des circulations* » ;
- et assure l'« *adaptation* » du réseau.

Cette mission générale de gestion du réseau est extrêmement encadrée. Tout d'abord, la Régie, dont les compétences n'empiètent pas sur celles de RFF, est soumise à des obligations générales de :

- sécurité ;
- interopérabilité du système ferroviaire (notamment en termes de fiabilité, disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants) ;
- continuité du service public ;
- de prise en compte des besoins de la défense nationale.

Il convient de noter que le texte initial accorde une place essentielle à l'accès au réseau, qui doit être assuré dans des conditions « *transparentes et non discriminatoires* ».

Enfin, la RATP et le STIF devront conclure une « *convention pluriannuelle* » pour rémunérer la Régie. Ce document poursuit plusieurs objectifs, établis de façon objective et transparente, pour chacune des missions de la Régie, et consistant à :

- établir la structure et la répartition des coûts ;

¹ La RATP est gestionnaire des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

- prendre en compte les obligations de renouvellement des infrastructures ;
- assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- instaurer des mesures incitatives pour réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations¹.

Il est indiqué qu'un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du présent alinéa.

II. Le texte du projet de loi initial

Cet article essentiel est structuré autour de trois axes.

Le **paragraphe I** traite la question de la propriété de l'infrastructure et du matériel roulant.

Les « lignes, ouvrages et installations » du Grand Paris sont :

- soit « confiés » à la Régie autonome des transports parisiens ;
- soit apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France s'ils relèvent du réseau ferré national (RFN).

Quant au matériel roulant, il est « *remis en pleine propriété* » uniquement au STIF, à charge pour lui ensuite de le mettre à la disposition des exploitants qu'il désigne.

Enfin, il est précisé que tous les « *gestionnaires des lignes, ouvrages et installations* » sont subrogés aux « *droits et obligations* » de la SGP, au travers d'une convention.

Le **paragraphe II** indique qu'un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'application du I de cet article, en particulier les conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations.

Enfin, le **paragraphe III** confère à la RATP la mission de gérer le réseau de métro actuel et futur de la région d'Île-de-France reprend à l'identique les dispositions du troisième alinéa de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. A cet égard, il convient de rappeler que ces dispositions sont entrées en vigueur à l'occasion de la promulgation de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, soit postérieurement à l'examen à l'Assemblée nationale du projet de loi Grand Paris. Le Gouvernement a en effet souhaité s'assurer que ces dispositions, qui tirent les conséquences du règlement communautaire dit OSP (obligations de service public) de 2007 entrent rapidement en vigueur, en utilisant deux véhicules législatifs en parallèle.

¹ Bien entendu, il est précisé que ces mesures incitatives devront respecter les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

• Outre deux amendements rédactionnels, deux amendements substantiels du rapporteur ont été adoptés sur ce texte lors de son examen en *commission*.

Le premier a supprimé le deuxième alinéa du paragraphe I de cet article relatif aux « lignes, ouvrages et installations » du Grand Paris apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France.

Le second amendement porte rédaction globale du paragraphe III, qui a trait aux missions de gestionnaire de réseau de la RATP. Cette nouvelle rédaction s'articule en deux temps : tout d'abord, elle **innove** en posant d'emblée comme principe que **l'activité de gestionnaire du réseau de métro francilien est juridiquement séparée de celle d'exploitant** ; dans un second temps, elle **définit les missions de gestionnaire du réseau**.

S'agissant du premier point, il est précisé que la séparation juridique entre les missions de gestionnaire et d'exploitant du réseau de métro s'accompagne de **quatre obligations précises** :

- un bilan et un compte de résultat sont tenus pour chacune de ces activités ;
- ces comptes sont certifiés annuellement ;
- toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite ;
- enfin, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre (interdiction des subventions croisées).

S'agissant du deuxième point, relatif aux missions de gestionnaire de réseau, il convient de préciser des différences notables entre les dispositions actuelles issues de la loi dite ORTF du 8 décembre 2009 et les dispositions actuelles du projet de loi.

Tout d'abord, **l'article 17 du projet de loi ne fait pas mention du réseau RER**, alors que le troisième alinéa de l'ordonnance du 7 janvier 1959 indique que la RATP est gestionnaire des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

En outre, l'actuel projet de loi se distingue des dispositions en vigueur sur la question des **redevances d'infrastructures**. En effet, l'article 17 indique que les redevances couvrent les « *charges d'exploitation nettes* » inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure, alors que les dispositions en vigueur prévoient que la Régie est rémunérée par le STIF dans le cadre d'une **convention pluriannuelle**. Celle-ci poursuit quatre objectifs :

- elle établit, de façon objective et transparente, la structure et la répartition des coûts pour chacune des missions de la Régie ;

– elle prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures ;

– elle assure une rémunération appropriée des capitaux engagés ;

– enfin, elle comprend des mesures d’incitation pour que la RATP réduise les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations.

Toutefois, il convient de rappeler que l’article 17 du présent de loi va plus loin que les dispositions en vigueur, d’une part, en demandant à **l’Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)** de donner son **accord** pour **l’accès** aux lignes et réseaux de la double boucle, et, d’autre part, en précisant que cet accès se fait dans des conditions **objectives**.

• Lors du passage du texte en *séance publique*, trois amendements importants ont été adoptés.

Le premier, présenté par le Gouvernement, vise à restreindre au seul niveau **comptable**, et non plus juridique, la **séparation des missions de gestionnaire et celles d’exploitant** de la RATP.

Le deuxième, présenté et défendu par M. Yanick Paternotte, dispose que **l’ARAF** est seulement **consultée** sur l’accès aux lignes et réseaux de la double boucle.

Enfin, le dernier amendement, présenté par Mme Annick Lepetit¹, **supprime la référence à l’ARAF** dans la définition des redevances d’accès et d’infrastructures.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale est globalement favorable à la philosophie de cet article essentiel mais a souhaité, sur l’invitation de votre rapporteur, y apporter trois clarifications à travers l’adoption de **trois amendements**.

• Le premier **amendement** entend préciser que l’établissement public « Société du Grand Paris » est **propriétaire**, jusqu’à sa **dissolution**, des lignes, ouvrages et installations de la double boucle, ainsi que des gares, y compris d’interconnexion, qu’elle réalise.

• En second lieu, la commission spéciale a adopté **un amendement** pour combler un oubli du texte, et indiquer que le décret en Conseil d’État, qui précise les conditions d’application du paragraphe I du présent article, devra également aborder la question du **matériel roulant**.

• En dernier lieu, dans la mesure où la loi du 8 décembre 2009 dite ORTF a assigné à la RATP une mission de gestionnaire du réseau de métro et d’une partie du réseau de RER, la commission spéciale a adopté un **amendement** de réécriture du paragraphe III de l’article 17 en ne retenant que

¹ Le même amendement a été présenté par le Gouvernement mais finalement retiré au bénéfice de celui de Mme Annick Lepetit.

les modifications nécessaires à introduire dans l'ordonnance du 7 janvier 1959, à savoir :

- la nécessité que cet accès se fasse dans des **conditions objectives** ;
- les dispositions relatives à la **séparation comptable** entre les activités de gestionnaire et d'exploitant de la RATP, tout en y ajoutant un **délai réaliste** pour mettre en œuvre ces mesures, à savoir le 1^{er} janvier 2012.

Il convient de remarquer que l'amendement ne revient pas sur la notion de convention de financement pluriannuelle entre le STIF et la RATP, telle qu'elle a été adoptée par la loi ORTF précitée. Par ailleurs, il ne retient pas la compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour contrôler l'accès à la double boucle, car cet organisme, qui à l'heure actuelle n'est toujours pas institué, n'est aujourd'hui compétent que pour le réseau ferroviaire et non pour le réseau de transport urbain.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

TITRE IV

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJETS D'AMENAGEMENT

Le **titre IV**, qui comporte deux articles, porte sur la partie « aménagement » liée à la mise en œuvre du Grand Paris. Il crée deux outils novateurs : le contrat de développement territorial pour la fixation des objectifs et des opérations d'aménagement (article 18) et un contrat global permettant la réalisation de celles-ci (article 19).

Article 18

Contrats de développement territorial

Commentaire : cet article prévoit, pendant une durée limitée, la possibilité pour l'État et les communes de conclure des contrats de développement territorial en vue de la réalisation des objectifs visés à l'article 1^{er} du projet de loi.

I. Le texte du projet de loi initial et le droit en vigueur

• Le **paragraphe I** de l'article 18 prévoit que des contrats de développement territorial peuvent être conclus entre l'État et les communes :

– dans les 18 mois suivant l'approbation du schéma des infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris ;

– ou dans les 18 mois suivant la publication de la loi pour les communes situées dans le périmètre de l'Établissement public Paris-Saclay.

Ces contrats sont conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} qui énumère, dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale, le développement économique, la réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux et la fourniture d'une offre de logements adaptée.

D'après les informations transmises par le ministère, le décret d'application de l'article devrait prévoir la durée de vie des contrats, qui pourrait être fixée à **14 ans sauf accord des signataires sur une durée différente**. En outre, s'il est difficile de prévoir combien de contrats de développement territorial pourraient être signés, il convient de relever que des travaux ont été engagés avec plusieurs groupes de maires et présidents d'EPCI sur des territoires de projet mentionnés par le Président de la République lors de son discours du 29 avril 2009 à la Cité de l'Architecture. Les plus avancés sont le « Territoire de la Création » autour de la Plaine Saint-Denis, le territoire du Bourget et des communes alentour, le territoire de l'ensemble Clichy sous Bois, Montfermeil, Sevran, Aulnay ou encore le territoire dit de « la Cité Descartes », à l'Est de Paris, autour de Champs-sur-Marne. On relèvera qu'hormis les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay, il n'existe pas de liste précisément définie de communes susceptibles de conclure des contrats de développement territorial. Le seul critère concerne les objectifs visés à l'article 1^{er}, qui incluent désormais le logement et sont, au terme de la rédaction proposée par votre commission spéciale, relativement larges.

Le **second alinéa du I** dans le projet de loi initial précise que chaque contrat porte sur le territoire d'un ensemble de communes d'un seul tenant et fixe la liste des communes concernées.

• Le **paragraphe II** de l'article 18 prévoyait, dans sa rédaction initiale :

– que le contrat définit des objectifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements ;

– qu'il détermine les modalités de mise en œuvre des objectifs et peut prévoir la création de zones d'aménagement différé ;

– qu’il précise les opérations d’aménagement¹ ou les projets d’infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs ainsi que l’échéancier prévisionnel de leur réalisation.

L’article L. 212-1 du code de l’urbanisme prévoit que les ZAD peuvent être créées par **décision motivée du préfet**, sur proposition ou après avis de la commune ou de l’EPCI. Si la commune a émis un avis favorable, la ZAD est créée par **arrêté du préfet** de département ; à défaut, un **décret en Conseil d’État** est nécessaire. Dans ces zones, un droit de préemption, qui peut être exercé pendant une période de **14 ans** à compter de la publication de l’acte qui a créé la zone, est ouvert soit à une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation, soit au concessionnaire d’une opération d’aménagement.

• Le **paragraphe III** de l’article 18 comporte :

– une mesure de simplification : la délibération autorisant le maire à signer le contrat vaudra avis favorable pour la création des ZAD qu’il prévoit ;

– une disposition garantissant aux communes un droit de préemption à titre subsidiaire dans les ZAD, qu’elles auront un mois pour exercer.

• Le **paragraphe IV** vise à simplifier les procédures en prévoyant :

– que le contrat vaut déclaration d’intérêt général de l’ensemble des opérations d’aménagement ou projets d’infrastructures qu’il prévoit ;

– que l’autorité administrative engage, le cas échéant, les procédures de mise en compatibilité des documents de planification avec les contrats.

Le code de l’urbanisme prévoit des procédures permettant la réalisation d’une opération soumise à déclaration d’utilité publique ou de projet **incompatible** avec les documents d’urbanisme. Il est prévu que l’enquête publique doit porter à la fois sur l’utilité publique de l’opération et sur la mise en compatibilité du document.

S’agissant du **schéma directeur de la région d’Île-de-France (SDRIF)**, la déclaration d’utilité publique ou la déclaration de projet est prononcée après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l’objet d’un examen conjoint de l’État, de la région d’Île-de-France, du conseil économique et social régional, des départements et des chambres consulaires. La déclaration d’utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du SDRIF. Elle est prise par **décret en Conseil d’État** en cas d’opposition de la région. La déclaration de projet ne peut intervenir qu’après mise en compatibilité du schéma par l’autorité administrative et, en cas de désaccord de la région, **par décret en Conseil d’État**².

¹ Pour mémoire, l’article L. 300-1 du code de l’urbanisme précise que les « actions ou opérations d’aménagement ont pour objet de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l’habitat, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l’insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels ».

² Article L. 141-1-2 du code de l’urbanisme.

Pour ce qui concerne les **schémas de cohérence territoriale** (SCOT), la déclaration de projet est prise après que les dispositions pour assurer la mise en compatibilité du schéma ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public chargé du SCOT, de la région, du département et a été soumis, pour avis, aux communes et groupements situés dans le périmètre du SCOT. La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du SCOT. La déclaration de projet, lorsqu'elle est prise par une autre personne que l'établissement public en charge du SCOT, ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du schéma par cet établissement public ou, en cas de désaccord, par **arrêté préfectoral**¹.

Enfin, pour les **plans locaux d'urbanisme** (PLU), l'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public responsable du SCOT, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4², et après avis du conseil municipal. La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. La déclaration de projet, lorsqu'elle est prise par une autre personne publique que la commune ou l'EPCI compétent, ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'EPCI compétent, ou, en cas de désaccord, par **arrêté préfectoral**.

• Le **paragraphe V** précise que les opérations d'aménagement et projets d'infrastructures prévus dans le contrat peuvent constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du code de l'urbanisme³.

La procédure des PIG⁴ vise à éviter que les communes ou leurs groupements, lorsqu'ils établissent leur document d'urbanisme, ne bloquent la réalisation des projets de l'État et des autres collectivités publiques. Elle donne pour cela à l'État le moyen de les obliger à prévoir dans leur document les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces projets.

L'article R. 121-3 du code de l'urbanisme les définit de manière assez large, mais avec **un certain nombre de conditions**. Il s'agit tout d'abord de conditions de fond, qui ont été interprétées libéralement par le juge :

– le projet doit avoir un minimum de consistance, ce qui implique notamment que l'on connaisse ses caractéristiques essentielles et ses conditions générales de réalisation ;

– il doit s'agir d'un projet « d'ouvrage, de travaux ou de protection » : cette condition, peu restrictive, permet de faire entrer dans la catégorie des PIG non seulement les projets d'équipement et d'aménagement, mais aussi ceux de protection qui ne nécessitent pas la réalisation de travaux ;

¹ Article L. 122-15 du code de l'urbanisme.

² Etat, régions, départements, autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains, établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. Chambres de commerce et d'industrie, chambres de métiers, chambres d'agriculture.

³ Celui-ci précise que « des décrets en Conseil d'État déterminent, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent chapitre. Ces décrets précisent notamment la nature des projets d'intérêt général, qui doivent présenter un caractère d'utilité publique (...) ».

⁴ Créée par la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.

– le projet doit être destiné à la « *réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil et au logement des personnes défavorisées ou de ressources modestes, à la protection du patrimoine naturel ou culturel, à la prévention des risques, à la mise en valeur des ressources naturelles ou à l'aménagement agricole et rural* » ;

– il doit avoir un caractère « d'utilité publique ».

Il s'agit ensuite de conditions de forme :

– le projet doit émaner d'un « intervenant » qui ne peut être que l'État, la région, le département, la commune, un groupement de communes, un établissement public ou une autre personne ayant la capacité d'exproprier ;

– il doit avoir fait l'objet soit d'une délibération ou d'une décision de l'intervenant concerné, arrêtant le principe et les conditions de sa réalisation et de sa mise à la disposition du public, soit d'une inscription dans un des documents de planification prévus par les lois et règlements, approuvés par l'autorité compétente et ayant fait l'objet d'une publication.

Le projet qui remplit l'ensemble de ces conditions peut être qualifié de PIG par arrêté préfectoral en vue de sa prise en compte par les documents d'urbanisme.

L'article L. 123-14 du code de l'urbanisme prévoit que lorsqu'un plan local d'urbanisme doit être révisé ou modifié pour permettre la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général, le préfet en informe la commune. Dans un délai d'un mois, celle-ci fait connaître au préfet si elle entend opérer la révision ou la modification nécessaire. Dans la négative ou à défaut de réponse dans ce délai, le préfet **peut engager et approuver, après avis du conseil municipal et enquête publique, la révision ou la modification du plan.**

• Enfin, dans la rédaction initiale de l'article, le **dernier paragraphe** prévoyait un décret en Conseil d'État pour préciser les conditions d'application de l'article, notamment les règles relatives à la publicité des contrats.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

• Au **paragraphe I**, les députés ont adopté :

– au deuxième alinéa du I, un amendement de M. Jean-Christophe Lagarde permettant la conclusion d'un contrat de développement territorial sur **une partie de commune**, dès lors que seule celle-ci serait concernée.

– un amendement de la commission des affaires économiques précisant qu'une commune ou un EPCI peut, sous réserve du respect de la continuité territoriale, adhérer à un contrat de développement territorial **existant** ; la commission des lois a complété cet alinéa afin de conditionner cette possibilité à **l'accord des cocontractants** ;

• S'agissant du **paragraphe II**, l'Assemblée nationale a ajouté :

– à l'initiative du groupe socialiste, que le contrat visait à assurer la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat et une utilisation économe des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable ;

– sur proposition de M. Jean-Christophe Lagarde, que le territoire d'une commune pouvait n'être que partiellement concerné par les objectifs du contrat ;

– à l'initiative de la commission des lois, que le contrat devait dresser la liste des ZAD, en fixer le périmètre, définir les bénéficiaires des droits de préemption et présenter les conditions générales de financement des opérations d'aménagement.

• Enfin, la commission des lois de l'Assemblée nationale a souhaité préciser dans la loi les règles de publicité auxquelles seront soumis les contrats, en visant, au **paragraphe VI**, les articles L. 2121-24 et L. 2121-26 du code général des collectivités territoriales. Ce renvoi entraîne l'obligation :

– d'insérer le contrat de développement territorial dans une publication locale diffusée dans la commune ;

– de communiquer le contrat à toute personne physique ou morale dans les conditions prévues par l'article 4 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978¹.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale se félicite de la prise en compte des compétences reconnues aux collectivités territoriales en matière d'aménagement et d'urbanisme par leur association au sein des contrats de développement territorial. Un tel dispositif de « co-construction » lui paraît conforme à une tendance de fond soulignée récemment par le Conseil d'État : *« la contractualisation correspond à un nouveau style et à un nouveau registre de l'action politique et administrative se fondant sur la négociation et le consensus plutôt que sur l'autorité. L'État contemporain recherche l'adhésion des acteurs de préférence à l'action unilatérale (...) »*².

Ces contrats devront constituer des **contrats d'objectifs** définissant un projet partagé de développement urbain pour tirer au mieux parti de l'investissement réalisé par l'État au travers du réseau de métro automatique du Grand Paris. Ils permettront également aux signataires de définir une **stratégie foncière** portant sur l'identification du foncier stratégique et les outils mis en œuvre pour la conduire (opérateurs fonciers, droit de préemption,

¹ Qui prévoit que l'accès aux documents administratifs s'exerce, au choix du demandeur et dans la limite des possibilités techniques de l'administration :

a) Par consultation gratuite sur place, sauf si la préservation du document ne le permet pas ;

b) Sous réserve que la reproduction ne nuise pas à la conservation du document, par la délivrance d'une copie sur un support identique à celui utilisé par l'administration ou compatible avec celui-ci et aux frais du demandeur, sans que ces frais puissent excéder le coût de cette reproduction, dans des conditions prévues par décret ;

c) Par courrier électronique et sans frais lorsque le document est disponible sous forme électronique.

² Conseil d'État, Rapport public 2008, *Le contrat, mode d'action publique et de production de normes*.

recours à l'expropriation). Votre commission spéciale souligne l'importance que l'État engage ses compétences techniques et humaines au travers de ces contrats. Elle a adopté, à cet article, **dix amendements** dont cinq de coordination ou de clarification.

- Au **paragraphe I**, sur proposition de son rapporteur, la commission spéciale a adopté un **amendement** garantissant **la consultation de la région et du département concerné sur le projet de contrat**. Il reviendra au décret prévu au VII de l'article de fixer les modalités concrètes de cette consultation.

Votre rapporteur a également jugé opportun, par cet amendement, d'inscrire dès le début de l'article 18 les objectifs que devront fixer les contrats et a déplacé en conséquence l'alinéa 4 en le réécrivant. La nouvelle rédaction, qui s'inspire de celle retenue dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement pour les schémas de cohérence territoriale, **enrichit les objectifs** et soumet les contrats **au respect des principes qui doivent guider les documents d'urbanisme** en application des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme. Elle précise également que les objectifs fixés en matière de logements doivent tenir compte des **programmes locaux de l'habitat**.

En outre, votre rapporteur a souhaité soumettre tous les projets de contrat à **l'enquête publique** visée au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. S'il est certain que, dans la plupart des cas, l'enquête publique aurait été rendue nécessaire par la révision des documents d'urbanisme, il apparaît préférable d'associer le public dans tous les cas de figure, étant donné l'importance que revêtiront ces documents pour l'aménagement urbain. Afin d'éviter toute ambiguïté, votre commission spéciale a également adopté, au IV, un **amendement** précisant que lorsqu'une enquête publique est nécessaire pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme, elle porte également sur l'ensemble du contrat : il ne sera donc en aucune façon nécessaire d'organiser deux enquêtes publiques.

Par ailleurs, votre commission spéciale estime dangereux d'inclure dans le délai imparti aux communes et à l'État pour conclure des contrats de développement territorial **la phase d'enquête publique, dont la durée réelle leur échappe assez largement**. C'est pourquoi le texte qu'elle a adopté propose de fixer un délai **jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique**.

Enfin, à l'initiative de **M. Denis Badré**, votre commission spéciale a précisé, s'agissant de l'aménagement, que les établissements publics de coopération intercommunale compétents **jouent un rôle structurant**.

- Au **paragraphe II**, votre commission spéciale a souhaité, par un **amendement** de son rapporteur, prévoir que les contrats devront préciser les conditions **d'insertion** dans le tissu urbain existant des opérations d'aménagement et projets d'infrastructure. En outre, l'avis de **l'atelier international du Grand Paris** devra être sollicité, traduisant ainsi concrètement le souhait exprimé par le président de la République : « *l'Atelier*

*international du Grand Paris est voué à jouer un rôle fondamental dans la conception et dans la mise en œuvre d'un **nouveau projet urbain** »¹.*

- Votre commission spéciale a également jugé nécessaire de préciser, dans un alinéa spécifique, les dispositions du contrat concernant le **financement**. Dans l'**amendement** qu'elle a adopté, il est ainsi prévu que le financement des contrats inclura les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 et la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.

- Enfin, votre commission spéciale a supprimé, par un **amendement** de votre rapporteur et un **amendement identique** présenté par M. Jean-Pierre Caffet, Mme Nicole Bricq et le groupe socialiste, l'**alinéa 12 relatif aux PIG**, jugeant cette disposition largement superfétatoire au regard des dispositions combinées de l'alinéa 10, de l'article 18 et de l'article R. 121-3 précité du code de l'urbanisme.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 19

Mise en œuvre des contrats de développement territorial

Commentaire : cet article crée un nouvel outil contractuel à la disposition des communes pour la mise en œuvre des actions ou opérations d'aménagement nécessaires à la réalisation d'un contrat de développement territorial. Il leur permet de confier à un tiers une mission globale portant sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.

I. Le droit en vigueur

En droit interne, le contrat prévu à cet article présente les mêmes caractéristiques que **la concession d'aménagement**, contrat dont « *le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution. [...]* »².

Les règles applicables en matière de concession d'aménagement

¹ *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 376, p. 54.

² Article L. 300-4 du code de l'urbanisme.

prévoient des règles de publicité et de passation distinctes, selon que le contrat répond à la qualification de **marché de travaux** ou de **concession de travaux**.

S'agissant des **concessions de travaux**, lorsque le concessionnaire assume une part significative du risque économique de l'opération, les articles R. 300-4 à R. 300-11 du code de l'urbanisme prévoient une obligation de publier un avis de publicité dans une publication habilitée à recevoir des annonces légales et dans une publication spécialisée en urbanisme, quelque soit le montant de l'opération, ainsi qu'au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) lorsque le montant de l'opération, comprenant à la fois le coût des services et le coût des travaux, dépasse le seuil communautaire de 5 150 000 €. Dans tous les cas, un avis d'attribution doit également être publié au JOUE. Concernant la procédure de passation, hormis le respect de délais minimaux de réception des candidatures et des offres ainsi que l'obligation de communiquer aux candidats les informations relatives aux caractéristiques essentielles du contrat, les articles R. 300-4 à R. 300-11 précités n'imposent pas le respect d'une des procédures formalisées prévues par la directive 2004/18 précitée mais laisse la liberté au concédant d'engager une discussion avec le ou les candidats.

Pour ce qui concerne les **marchés de travaux**, ils sont passés selon les procédures applicables aux contrats de partenariat. La procédure de passation est encadrée, faisant application des règles relatives au dialogue compétitif ou à l'appel d'offres.

II. Le texte du projet de loi initial

Le premier alinéa de l'article 19 limite l'utilisation du contrat aux actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, jusqu'à l'expiration de celui-ci.

Dans le texte initial, les trois derniers alinéas précisaient :

– le **contenu minimal des spécifications techniques** formulées pour la définition des besoins, qui doivent comporter le programme global de construction de l'opération avec une répartition indicative entre logements, activités économiques et équipements publics ;

– l'obligation de préciser dans le contrat les **conditions de l'indemnisation du cocontractant** dans le cas où sa proposition ne serait pas retenue à l'issue de la procédure de révision simplifiée et de l'enquête publique ;

– l'obligation de ne mettre à la charge de l'aménageur ou des constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

- La commission du développement durable a adopté :
 - un amendement de la commission des lois précisant que les contrats peuvent être conclus avec une personne morale de **droit public ou privé** ;
 - un amendement du rapporteur indiquant que le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des **programmes locaux de l'habitat** et que les communes soumises aux obligations de construction de logements sociaux ne peuvent conclure le contrat qu'à condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement **intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs** ;
 - un amendement de la commission des lois précisant les **conditions d'indemnisation** du cocontractant.
- En séance, l'Assemblée nationale a, dans un premier temps, adopté deux amendements :
 - un amendement de M. Yanick Paternotte exemptant les communes soumises à une inconstructibilité liée à un plan d'exposition au bruit de leurs obligations de construction de logements sociaux ;
 - un amendement présenté par M. Jean-François Lamour et plusieurs de ses collègues remplaçant la notion « d'intégration » d'une augmentation du pourcentage de logements sociaux par celle de « participation » à l'objectif de construction de logements sociaux.

Puis le Gouvernement a demandé aux députés, au cours d'une seconde délibération, d'en revenir sur ces deux points au texte de la commission.

IV. Le texte de la commission spéciale

L'article 19 crée un nouvel outil qui peut être intéressant dans la mesure où, en contribuant à réduire le « saucissonnage » des contrats de conception et de réalisation, il permettrait de gagner en rapidité et en cohérence, notamment architecturale, des projets. Votre commission spéciale a adopté un **amendement** permettant la conclusion des contrats non seulement pour l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du PLU mais aussi pour une **révision globale** ou, au contraire, une simple **modification**.

| |
|--|
| <p>Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.</p> |
|--|

TITRE IV *bis*

DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

Votre commission spéciale a adopté un amendement de notre collègue M. Dominique Braye **créant un nouveau titre consacré au logement** qui comprend un article relatif à la territorialisation des objectifs de logements en Île-de-France.

Votre commission a adopté cette division additionnelle ainsi rédigée.

Article 19 bis
(*article L 302-13 [nouveau] du code de l'urbanisme*)

Territorialisation des objectifs de production de logements

Commentaire : cet article permet au préfet de région de territorialiser l'objectif de production de 70 000 logements fixés à l'article 1^{er} du texte adopté par votre commission spéciale.

L'article 19 *bis* adopté par votre commission spéciale à l'initiative de M. Dominique Braye prévoit que le préfet de région arrête, pour une période de trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat, les programmes locaux de l'habitat devant tenir compte de ces objectifs. Il est prévu qu'un bilan territoire par territoire sera effectué chaque année. Cet amendement reprend globalement, en ajoutant l'avis des établissements publics compétents en matière de PLH, le dispositif proposé par M. Etienne Pinte à l'Assemblée nationale et répond à une **demande très forte exprimée par les acteurs du monde du logement pour répondre au déficit d'offre qui caractérise aujourd'hui l'Île-de-France.**

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY¹

Le **titre V** du projet de loi, visant le développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, se compose de **deux chapitres** :

- le chapitre I^{er} concerne les « *dispositions relatives à l'Établissement public de Paris-Saclay* » ;
- le chapitre II traite, suivant son intitulé initial, des « *dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay* ».

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives à l'Établissement public de Paris-Saclay

Ce chapitre I^{er} comprend **neuf articles** :

- l'article 20 crée l'Établissement public de Paris Saclay ;
- l'article 21 fixe les missions de cet établissement ;
- l'organise le conseil d'administration de l'établissement ;
- l'article 23 en organise la direction générale ;
- l'article 23 *bis*, inséré par l'Assemblée nationale, précise les missions du président-directeur général ;
- l'article 24 concerne les ressources de l'établissement ;
- l'article 25 fixe le régime du transfert des biens immobiliers de l'Etat à l'établissement public ;
- l'article 26 exclut cet établissement du champ d'application de la loi sur la démocratisation du secteur public ;
- enfin, l'article 27 prévoit les dispositions réglementaires d'application de ce chapitre I^{er}.

¹ L'intitulé du présent titre V a été simplifié, marginalement, à l'initiative de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. En effet, dans le projet de loi initial, cet intitulé visait les « dispositions relatives au projet de création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay ».

Article 20

Création de l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article crée l'Établissement public de Paris-Saclay, établissement public de l'État à caractère industriel et commercial. Il en détermine l'objet, qui consiste dans le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que le périmètre géographique d'intervention.

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article crée la structure qui sera chargée de piloter le développement du pôle mis en place sur le plateau de Saclay¹. Le premier alinéa donne à cette structure le statut d'établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, et le dénomme « Établissement public de Paris-Saclay ».

Il convient de noter que les missions de cet établissement, fixées par l'article 21 du projet de loi, lui confèrent un caractère *sui generis* et en font, par conséquent, une **nouvelle catégorie d'établissement public** ; conformément à l'article 34 de la Constitution, l'intervention du législateur est donc nécessaire pour sa création. Par ailleurs, le choix du caractère industriel et commercial de cet établissement, qui entraîne un régime de droit privé pour la plupart de ses actes de gestion, est justifié par la nécessaire souplesse qui doit bénéficier à son action.

Le deuxième alinéa du présent article définit l'objet de l'Établissement public de Paris-Saclay, qui consiste dans « **le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay** ». De la sorte, l'établissement aura pour tâche, dans un premier temps, la définition et la mise en œuvre des mesures nécessaires à la constitution du « *cluster* » établi sur le plateau de Saclay puis, dans un second temps, le soutien au développement et au rayonnement de celui-ci. Ce second aspect de son rôle, par nature, n'étant pas borné dans le temps, l'Établissement public de Paris-Saclay est logiquement institué pour une **durée indéterminée**.

Le troisième alinéa du présent article fixe le **périmètre géographique d'intervention** de l'établissement, par renvoi à l'annexe A du projet de loi. Cette annexe vise **49 communes** situées entre les vallées de l'Yvette et de la Bièvre, 29 appartenant au département de l'Essonne² et 20 relevant du

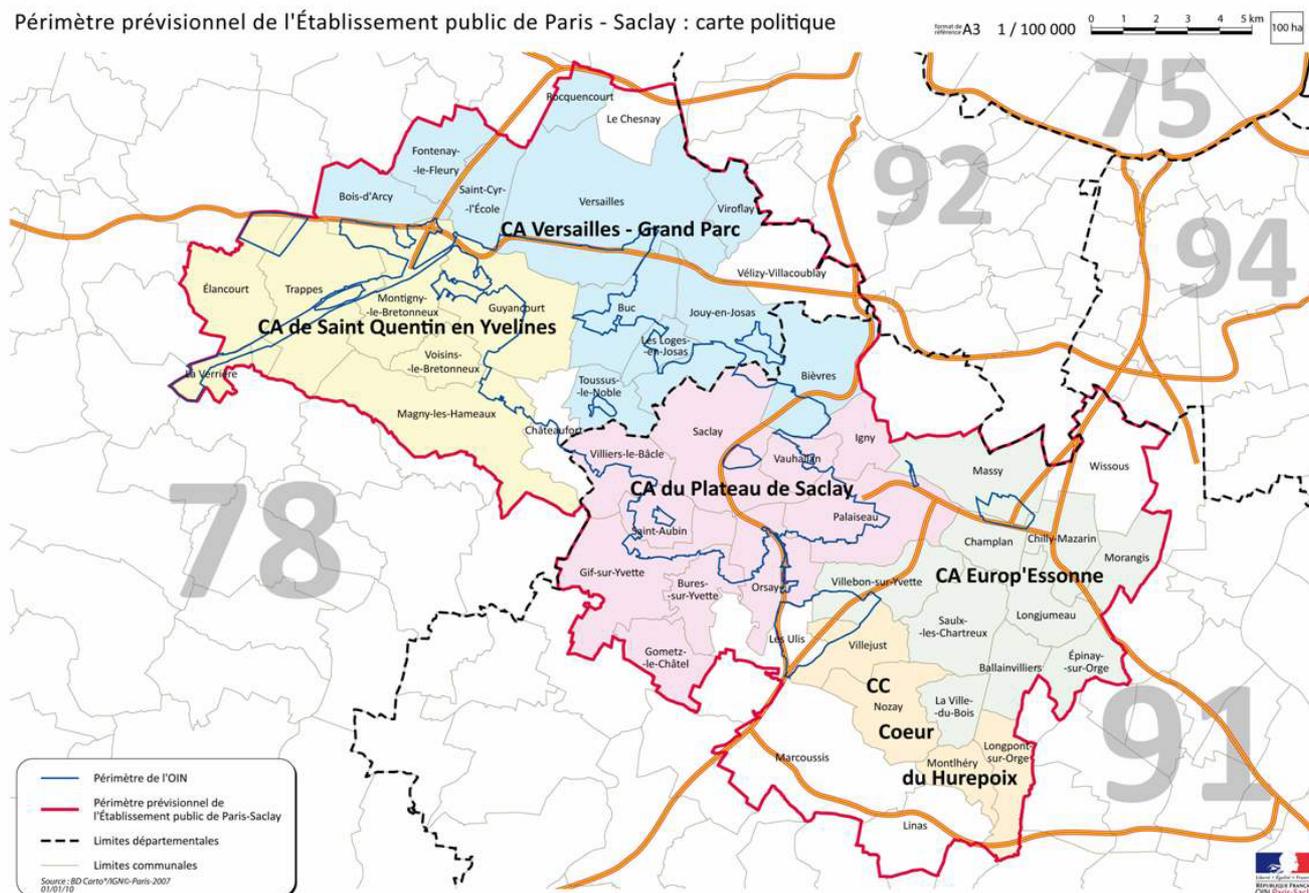
¹ Sur ce projet, il est renvoyé à l'exposé général du présent rapport.

² Les communes de Ballainvilliers, Bièvres, Bures-sur-Yvette, Champlan, Chilly-Mazarin, Épinay-sur-Orge, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Igny, Linas, Longjumeau, Longpont-sur-Orge, Marcoussis, Massy, Morangis, Monthléry, Nozay, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Saulx-les-Chartroux, Les Ulis, Vauhallan, Villebon-sur-Yvette, La-Ville-du-Bois, Villejust, Villiers-le-Bâcle, Wissous.

département des Yvelines¹, soit au total quelque 35 800 hectares. Il s'agit donc d'un territoire nettement plus étendu que celui défini par le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 inscrivant les opérations d'aménagement du plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national (OIN), qui ne concerne que 27 communes, soit environ 7 000 hectares. Cette extension, en particulier, permet d'intégrer dans le périmètre de l'Établissement public de Paris-Saclay l'ensemble des communes appartenant à l'une des quatre communautés d'agglomération concernées par l'OIN² (cf. carte ci-dessous).

LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY (ANNEXE A DU PROJET DE LOI)

Périmètre prévisionnel de l'Établissement public de Paris - Saclay : carte politique



Source : Mission de préfiguration de l'Établissement public de Paris-Saclay.

¹ Les communes de Bois-d'Arcy, Buc, Châteaufort, Le Chesnay, Élancourt, Fontenay-le-Fleury, Guyancourt, Jouy-en-Josas, Les-Loges-en-Josas, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'École, Toussus-le-Noble, Trappes, Vélizy-Villacoublay, Versailles, La Verrière, Viroflay, Voisins-le-Bretonneux.

² CA Europ'Essonne, CA du plateau de Saclay (CAPS), CA de Saint-Quentin-en-Yvelines, CA Versailles-Grand Parc. Le périmètre retenu pour l'établissement comprend également la communauté de communes Cœur du Hurepoix.

En outre, il est prévu que ce périmètre d'intervention **pourra être modifié par décret en Conseil d'État**. La disposition tend notamment à permettre que certaines communes, non incluses dans le pôle du plateau de Saclay au premier stade du développement de celui-ci, en deviennent membres ultérieurement, dans le cours du processus de sa croissance.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Outre une modification rédactionnelle de son initiative, la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, sur la proposition de la commission des lois, a adopté un amendement complétant le troisième alinéa du présent article. Par cet ajout, il a été prévu que **la modification éventuelle du périmètre d'intervention de l'Établissement public de Paris-Saclay ne pourra intervenir qu'« après consultation des organes délibérants des communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement concernés »**.

Cette disposition, qui vise à recueillir l'avis préalable des collectivités territoriales sur les modifications du périmètre, ne peut qu'être approuvée, dès lors qu'il ne s'agit que d'un **avis simple**, juridiquement non contraignant et qui, par conséquent, ne pourra faire obstacle au développement du pôle du plateau de Saclay. Il convient de noter qu'il reviendra nécessairement au décret d'application prévu par l'article 27 du projet de loi de préciser les modalités de la consultation ainsi requise.

III. Le texte de la commission spéciale

À l'initiative de M. Jean-Pierre Caffet, Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste, la commission spéciale a adopté un **amendement**, visant à préciser l'objet de l'Établissement public de Paris-Saclay. La mission de celui-ci consistera dans « *l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay* », ainsi que dans la promotion du rayonnement international de ce pôle.

Cette rédaction entend prendre acte de l'**existence des autres acteurs du développement du plateau de Saclay**, établissements de recherche et d'enseignement supérieur et entreprises tout particulièrement, dont la délégation de votre commission spéciale qui s'est rendue à Orsay le 25 février 2010 a pu appréhender toute la diversité et la richesse.

| |
|--|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié</p> |
|--|

Article 21

Missions de l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article définit les missions de l'Établissement public de Paris-Saclay, qui tiennent à la conduite de toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation, ainsi que leur valorisation industrielle, et à la réalisation des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay.

I. Le texte du projet de loi initial

Cet article définit les **missions de l'Établissement public de Paris-Saclay**, créé par l'article précédent du projet de loi. Son premier alinéa, ainsi, charge l'établissement, de manière générale, d'une part de « *conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle* » et, d'autre part, de « *réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique* » du plateau de Saclay.

Les alinéas suivants détaillent les **compétences de l'établissement impliquées** par cette double mission ambitieuse. Il convient cependant de remarquer que **la liste de ces compétences n'est pas limitative**, puisque le deuxième alinéa du présent article prend soin de préciser que l'établissement « *a notamment* » ces compétences. Par conséquent, dans le respect du droit existant, il disposera de toute compétence répondant à son objet – le développement et le rayonnement international du pôle établi sur le plateau de Saclay, conformément à l'article 20 du projet de loi – et permettant soit de « *favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle* », soit de « *réaliser des opérations d'aménagement du pôle* ».

L'énumération des compétences à laquelle procède le présent article, logiquement, recouvre ces deux aspects de la mission assignée à l'établissement public.

- Une première série de compétences se rapporte ainsi à la mission d'**aménagement** de l'établissement. Il s'agit des compétences visées aux alinéas 1^o, 2^o, 6^o et 9^o ; soient respectivement :

– « *réaliser les opérations d'équipement et d'aménagement prévues par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme* » – opérations qui visent, notamment, à mettre en œuvre un projet urbain ou une politique locale de l'habitat, organiser l'extension ou l'accueil des activités économiques, réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, permettre le renouvellement urbain et la sauvegarde des espaces

naturels – « *et les acquisitions foncières nécessaires* ». Cette compétence est cependant attribuée à l'Établissement public de Paris-Saclay « **sans préjudice des compétences dévolues à d'autres personnes publiques** », de sorte que le droit commun de l'aménagement de l'espace se trouve préservé, le nouvel établissement public ne constituant qu'un opérateur en la matière ;

– « *réaliser des investissements destinés à favoriser l'implantation d'organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, et d'entreprises* » ;

– « *assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique* » ;

– « *contribuer à la mise en valeur et à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers* ».

• Les autres compétences visées par le présent article correspondent à la mission de l'établissement de **favoriser l'enseignement, la recherche et l'innovation et leur valorisation**. Elles sont fixées par les alinéas 3°, 4°, 5°, 7° et 8° ; il s'agit respectivement de :

– « *collecter des fonds auprès de tiers* » – entreprises privées, fondations ou institutions européennes, par exemple –, « *afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur, de recherche, à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises* » ;

– « *mettre à disposition des organismes d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises des plateformes technologiques, des structures de formation et d'information, de réception, d'hébergement et de restauration* » ;

– « *fournir à ces organismes et entreprises des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle, de création et de financement d'entreprises* » ;

– « *favoriser la circulation des connaissances, des innovations et des bonnes pratiques, la mobilité professionnelle, la diffusion des offres d'emploi et de stage et les rapprochements entre les milieux scientifiques et économiques* » ;

– enfin, « *promouvoir l'image de marque du pôle* » du plateau de Saclay, « *notamment à l'étranger* ».

• Par ailleurs, les deux derniers alinéas du présent article autorisent l'Établissement public de Paris-Saclay :

– d'une part, à « *créer des filiales ou prendre des participations dans des entreprises, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions* ». Cette disposition vise à offrir à l'établissement la plus grande **souplesse d'action** pour mener à bien sa tâche ;

– d’autre part, à **intervenir en dehors de son périmètre géographique** (tel qu’il est déterminé par l’article 20 du projet de loi), afin de « *réaliser des acquisitions d’immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l’accord des communes intéressées, des opérations d’aménagement et d’équipement urbain* », si ces acquisitions ou opérations s’avèrent « *nécessaires à l’exercice de ses missions* ». L’ouverture de cette faculté marque un **souci de réalisme et de cohérence** dans le dispositif proposé par le présent article.

II. Les modifications adoptées par l’Assemblée nationale

Plusieurs modifications rédactionnelles ont été apportées à cet article par l’Assemblée nationale, mais la commission du développement durable a apporté trois modifications substantielles.

- En premier lieu, à l’initiative de notre collègue député François Lamy, un alinéa **8° bis** a été inséré, pour **reconnaître à l’Établissement public de Paris-Saclay la compétence d’« impulser les synergies entre les acteurs du pôle scientifique et technologique, afin de coordonner leurs interventions respectives »**. Cette compétence s’inscrit sans conteste dans la mission de développement du pôle du plateau de Saclay fixée à l’établissement.

- En deuxième lieu, à l’initiative de notre collègue député Yves Albarello, rapporteur, l’alinéa **9°** a été réécrit afin d’**enrichir la définition de la compétence « environnementale » de l’Établissement public de Paris-Saclay** et d’en préciser les modalités.

D’une part, l’établissement est désormais chargé de « *contribuer à assurer* », non seulement « *la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers* », comme dans le texte initial du projet de loi, mais également « *les conditions du **maintien de l’activité agricole*** » et « *la **pérennité du patrimoine hydraulique*** ». Ces ajouts sont justifiés par l’acuité des enjeux, en la matière, sur le plateau de Saclay, tels que votre commission spéciale a pu les appréhender en rencontrant les acteurs du terrain – notamment lors de la série de « tables-rondes » organisée par le rapporteur dans les locaux de la Mission de préfiguration de l’Établissement public de Paris-Saclay¹.

D’autre part, il est prévu en termes exprès que cette compétence devra s’exercer en **concertation** avec la chambre régionale d’agriculture, la société d’aménagement foncier et d’établissement rural et l’agence de l’eau Seine-Normandie.

- En dernier lieu, à l’initiative de notre collègue député Serge Grouard, un nouvel alinéa **10°** a été introduit, pour attribuer à l’Établissement public de Paris-Saclay la compétence d’« *encourager les **partenariats avec les collectivités territoriales, les organismes d’enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d’activité concernés sur*** »

¹ Le 25 février 2010. Cf. la liste des personnes auditionnées jointe en annexe au présent rapport.

l'ensemble du territoire national ». En séance, un amendement de notre collègue député François Lamy, sous-amendé par la commission des lois, a été adopté par l'Assemblée nationale afin de préciser que ces partenariats concernent également les *groupements* de collectivités territoriales.

Cette disposition tend à souligner le **caractère national, et pas seulement local, des intérêts économiques qui s'attachent au développement du pôle** mis en place sur le plateau de Saclay, comme aux ambitions de tout « *cluster* ».

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté trois **amendements** au présent article.

– Tout d'abord, au 12^e alinéa (9^o) de l'article, s'agissant de la concertation dans laquelle l'établissement devra exercer cette mission relative à l'environnement, **la référence à la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France a été substituée à celle de la chambre régionale d'agriculture**. En effet, c'est ici la chambre interdépartementale, couvrant notamment les départements de l'Essonne et des Yvelines, qui s'avère compétente.

– Par ailleurs, un alinéa 7^o *bis* a été inséré dans le présent article, afin de préciser que **l'Etablissement public de Paris-Saclay, au titre de sa mission d'aménagement du pôle établi sur le plateau de Saclay, sera en charge de favoriser la couverture en très haut débit** du territoire sur lequel il exercera ses compétences. Cet aspect, en effet, est essentiel pour le monde de la recherche comme pour l'activité des entreprises. Il est expressément indiqué que cette compétence devra être exercée en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements.

– Enfin, sur la proposition de notre collègue Yves Pozzo di Borgo, au 12^e alinéa précité (9^o) de l'article, **les compétences de l'établissement en faveur de la protection du patrimoine hydraulique du plateau de Saclay ont été précisées**. Il est ainsi prévu que, si des projets d'urbanisation affectent l'écoulement des eaux superficielles ou souterraines, l'établissement devra prendre « *les mesures permettant le maintien de l'équilibre hydrographique du plateau de Saclay* ».

| |
|--|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié</p> |
|--|

Article 22

Conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article règle l'organisation du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay, constitué de quatre collèges représentant respectivement l'État, les collectivités territoriales, le monde universitaire et scientifique, enfin celui de l'entreprise. En outre, l'Assemblée nationale a institué, auprès de ce conseil, un comité consultatif composé de représentants des associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations syndicales et des associations agréées dans le domaine de l'environnement.

I. Le texte du projet de loi initial

Cet article organise l'**administration de l'Établissement public de Paris-Saclay**.

• Le **paragraphe I** confie celle-ci à un **conseil d'administration**, dont il détermine la composition sous la forme de **quatre collèges** :

1° le collège des représentants de l'**État**, collectivité de rattachement de l'établissement ;

2° celui des représentants des **collectivités territoriales**, dont l'Assemblée nationale a précisé la composition spécifique ;

3° le collège des représentants du **monde universitaire et scientifique** (« *des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire et scientifique* ») ;

4° celui des représentants du **monde de l'entreprise** (« *des personnalités choisies en raison de leur expérience en qualité de chef d'entreprise ou de cadre dirigeant d'entreprise* »).

L'exposé des motifs du projet de loi initial, en la matière, apporte deux précisions :

– d'une part, les membres des deux derniers collèges précités, qui représentent, respectivement, le monde universitaire et scientifique et celui de l'entreprise, seront désignés « *en tant qu'acteurs ou anciens acteurs de la catégorie qu'ils représentent, sans que soit nécessaire un lien direct avec le territoire. L'État choisira discrétionnairement au moins un membre de chacun de ces deux collèges* », les autres membres devant donc être désignés, ou à tout le moins proposés, par d'autres autorités, universités ou organisations professionnelles par exemple. Il reviendra au décret d'application, prévu par l'article 27 du projet de loi, de régler ce point ;

– d’autre part, le décret précité fixera les effectifs de chacun des quatre collèges, « *en veillant à ce que le conseil d’administration conserve des effectifs réduits, de l’ordre de quinze à vingt administrateurs, garants de son efficacité* ». On doit approuver cette orientation, eu égard à la réactivité du processus de décision que requiert l’exercice des importantes missions confiées à l’Établissement public de Paris-Saclay, définies par l’article 21 du projet de loi.

La répartition des effectifs entre les collèges, à ce stade, n’est pas connue, mais le sixième alinéa du présent article exige que les membres des premier et deuxième collèges précités, c’est-à-dire **les représentants de l’État et ceux des collectivités territoriales, ensemble, disposent de la majorité des sièges** au sein du conseil d’administration ainsi conformé. En d’autres termes, dans cette enceinte, **l’État, à lui seul, ne disposera pas de la majorité**.

• Le **paragraphe II** de l’article, enfin, **fixe à cinq ans la durée du mandat** des membres de ce conseil d’administration, quel que soit le collège dont ils relèvent. Il précise que ce mandat est **renouvelable**.

II. Les modifications adoptées par l’Assemblée nationale

La commission du développement durable de l’Assemblée nationale a apporté deux modifications à cet article.

• En premier lieu, à l’initiative de la commission des affaires économiques, la composition du **collège des représentants des collectivités territoriales** dans le conseil d’administration de l’Établissement public de Paris-Saclay, que vise le 2^o du paragraphe I de l’article, a été substantiellement révisée.

Alors que la rédaction initiale prévoyait un collège « *des représentants de collectivités territoriales de la région d’Île-de-France et de leurs groupements* », **l’accent a été mis sur les collectivités territoriales directement intéressées** par le projet du pôle à développer sur le plateau de Saclay. De la sorte, ce collège est devenu celui « *des représentants de l’Essonne et des Yvelines, qu’ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes* ». Cependant, il est prévu que ce collège puisse également comprendre « *un représentant de la région d’Île-de-France* » ; il pourra accueillir, en outre, « *des députés ou des sénateurs désignés par les commissions compétentes des assemblées parlementaires* ».

La nouvelle rédaction prend encore soin de régler le **cas de perte de son mandat électoral par un membre de ce collège** : cette situation entraînerait la démission d’office du conseil d’administration, et il devrait alors être pourvu au remplacement de l’élu démissionnaire, « *dans les meilleurs délais* ».

• En second lieu, à l'initiative de notre collègue député François Lamy, le paragraphe I du présent article a été complété par un alinéa, devenu le septième de l'article, tendant à **instaurer, auprès du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay, un comité consultatif** entièrement nouveau par rapport au projet de loi initial. Ce comité est composé de **personnalités représentatives du monde associatif et des associations agréées dans le domaine de l'environnement, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires et des organisations syndicales.**

Cependant, sur la proposition de la commission des lois, l'Assemblée nationale a retenu ce dispositif moyennant deux modifications par rapport au texte qu'avait adopté la commission du développement durable :

– d'une part, la représentation du monde associatif, au sein de ce comité consultatif, hors associations agréées dans le domaine de l'environnement, a été limitée aux seules **associations reconnues d'utilité publique** ;

– d'autre part, **la saisine du comité consultatif a été rendue facultative**, et laissée à l'initiative du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay. En l'état de la rédaction issue du vote de l'Assemblée nationale, le conseil pourrait donc solliciter le comité sur ses projets, mais il ne serait jamais tenu de procéder à cette consultation. Cet aménagement du dispositif introduit par la commission du développement durable a été motivé par le souci – légitime et pertinent, dans son principe – d'éviter la lourdeur d'un processus décisionnel qui aurait dû associer de façon systématique, sur l'ensemble des projets du conseil d'administration, le comité consultatif.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté quatre **amendements** à cet article.

• Un premier **amendement** révisé la composition du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay : afin de contribuer à la bonne articulation du projet global du Grand Paris avec celui du pôle du plateau de Saclay, le 2° du paragraphe I (troisième alinéa) de cet article a été complété afin de prévoir que **le collège des représentants de l'État, au sein du conseil d'administration, comprendra un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris »**, créé par l'article 8 du projet de loi. L'intéressé sera **désigné par le directoire** de cet établissement.

Ce lien à la fois organique et personnel entre les deux établissements publics a paru nécessaire, en effet, pour assurer la cohérence des projets qu'ils décideront l'un et l'autre de mettre en œuvre, parallèlement, en ce qui concerne l'aménagement du plateau de Saclay.

De plus, à l'initiative de notre collègue Yves Pozzo di Borgo, a été adopté un **amendement** qui affine **le critère de nomination dans le collège des représentants du monde universitaire et scientifique du conseil d'administration**. Les personnalités membres de ce collège n'y seront pas nommées pour leurs seules « *compétences* » dans les domaines universitaire et scientifique, comme le prévoyait l'article dans sa rédaction initiale, mais également eu égard à leur « *réalisation de projets remarquables* » dans ces domaines.

- En second lieu, le dispositif du comité consultatif, institué à l'initiative de l'Assemblée nationale, comme indiqué ci-dessus, auprès du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay, a été renforcé.

D'une part, un **amendement** élargit **la composition du comité consultatif a été élargie**. Il a ainsi été précisé que ce sont non seulement les organisations syndicales mais aussi les **organisations professionnelles** qui ont vocation à y figurer. De plus, à cette structure ont été intégrés les **parlementaires** – un député et un sénateur, désignés par leur assemblée respective – et le **représentant de la région d'Île-de-France**, que nos collègues députés avaient prévus comme devant figurer parmi les membres du deuxième collège du conseil d'administration de l'établissement.

Cette mesure est de nature à permettre la composition d'un conseil d'administration aux effectifs limités, gage de son efficacité, conformément à l'exposé des motifs, précité, du projet de loi. Les parlementaires comme le représentant de la région, au reste, trouvent plus naturellement leur place au sein d'une instance consultative que parmi les membres du conseil d'administration.

D'autre part, un **amendement** tend à renforcer **les prérogatives du comité consultatif ont été accrues**. En effet, sans méconnaître les impératifs d'efficacité et de réactivité qui ont présidé à l'organisation de la gouvernance de l'établissement public de Paris-Saclay, les différentes instances qui composent le comité consultatif – les associations, organisations professionnelles et syndicats – doivent pouvoir être assurées de faire valoir leur point de vue sur les projets majeurs que décidera le conseil d'administration.

En conséquence, alors que la saisine du comité consultatif, comme on l'a signalé, était en tout état de cause facultative selon la rédaction du présent article issue du vote de l'Assemblée nationale, **il a été prévu que ce comité soit obligatoirement saisi, par le conseil d'administration, des projets les plus importants** : ceux qui, mettant en œuvre les compétences de l'établissement public déterminées par l'article 21 du projet de loi, engageront le plus l'avenir du pôle établi sur le plateau de Saclay. Sont visés, à ce titre, la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'établissement public, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations

envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Enfin, il a été prévu **que le comité puisse émettre, de sa propre initiative, des propositions sur tout sujet et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.**

Ces dispositions nouvelles tendent à concilier les exigences de l'efficacité requise dans la procédure de décision de l'établissement public de Paris-Saclay et l'utilité de la consultation pour éclairer cette dernière. Au demeurant, il convient de souligner que, même dans les cas de saisine obligatoire du comité consultatif ainsi créés, le conseil d'administration sera toujours libre de passer outre aux avis, demandes et propositions formulés par ce dernier, qui restent des avis simples, juridiquement non contraignants.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 23

Direction générale de l'Établissement de Paris-Saclay

Commentaire : cet article attribue la direction générale de l'Établissement public de Paris-Saclay au président du conseil d'administration et prévoit que celui-ci sera nommé par décret, après son audition par les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat (procédure introduite par l'Assemblée nationale).

I. Le texte du projet de loi initial

Cet article dispose que **la direction générale de l'Établissement public de Paris-Saclay se trouve assurée par le président du conseil d'administration** de l'établissement, avec le titre de président-directeur général (PDG). Cette direction sera donc exercée par une seule « tête », au contraire notamment de celle de l'établissement public « Société du Grand Paris », que l'article 8 du projet de loi organise selon un modèle « bicéphale », ou des établissements publics d'aménagement créés en application de l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme, dotés d'un président et d'un directeur général. Ce choix est celui de la simplicité du système de gouvernance, dans un but évident d'efficacité.

Il est également prévu que le PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay soit **nommé par décret**, et non élu. Cette disposition, naturelle s'agissant d'un établissement public de l'État, témoigne que celui-ci entend conserver un rôle dans la direction de l'établissement, bien qu'il ne dispose pas de la majorité au sein du conseil d'administration de celui-ci comme le prévoit l'article 22 du projet de loi. Il s'agit en somme d'une forme de « compensation » à l'ouverture assez large de ce conseil aux collectivités territoriales et à des personnalités extérieures.

Enfin, il est prévu que le PDG sera choisi, par le Gouvernement, « *parmi les membres du conseil d'administration* ». Dans le silence du texte, il pourrait appartenir à l'un ou l'autre des quatre collègues qui composent ce conseil d'administration, conformément à l'article 22 précité, et par conséquent être désigné, indifféremment, parmi les représentants de l'État, ceux des collectivités territoriales, les personnalités universitaires et scientifiques ou celles du monde de l'entreprise.

L'exposé des motifs du projet de loi initial apporte deux précisions, concernant les futures dispositions réglementaires d'application du présent article, telles qu'elles devraient figurer dans le décret prévu par l'article 27 :

– d'une part, le PDG « *pourra déléguer ses compétences à un directeur général délégué* » ;

– d'autre part, **il sera fait usage, au bénéfice du statut de PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay, de la possibilité de déroger à la limite d'âge prévue**, en principe – et fixée à **65 ans** –, pour les présidents de conseil d'administration, directeurs généraux et directeurs des établissements publics de l'État, en application de la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public. Cette loi, en effet, permet une telle dérogation, par la loi comme par le décret¹.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

A l'initiative de la commission des affaires économiques, la commission du développement durable de l'Assemblée nationale a complété le présent article afin de prévoir que **le PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay ne pourra être nommé qu'« après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat »**.

Bien qu'elle ne se trouve assortie d'**aucun vote de la part des commissions parlementaires** en cause², cette procédure sera pour le

¹ Le recours au décret, ici, paraît cependant problématique en l'absence de prévision législative expresse (cf. ci-après). Au contraire, l'article 8, paragraphe VI, du projet de loi prévoit cette dérogation en ce qui concerne l'établissement public « Société du Grand Paris ».

² A cet égard, il convient de noter que l'audition préalable, par les commissions compétentes des assemblées parlementaires, du PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay, se distinguera de la procédure prévue par le cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution, issu de la révision

Parlement d'une **utilité pratique indubitable**, dans la mesure où elle lui permettra d'apprécier *a priori* l'adéquation aux exigences du poste de la personne pressentie pour celui-ci, et de prendre connaissance du projet que forme cette dernière pour la conduite de la mission qui se trouve sur le point de lui être confiée. Au reste, elle revêt un **caractère substantiel** ; à défaut de l'avoir suivie, la nomination du PDG serait entachée d'irrégularité.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté un **amendement** sur cet article afin de **prévoir expressément que la nomination du PDG de l'établissement public de Paris-Saclay pourra déroger à la limite d'âge de principe (65 ans)**.

En effet, cette dérogation, comme on l'a noté, se trouve d'ores et déjà annoncée, dans l'exposé des motifs du projet de loi, comme devant être fixée dans le décret d'application prévu par l'article 29. Toutefois, **s'agissant d'un établissement public créé par la loi, il revient au législateur de préciser ce choix**. En outre, l'article 8 du projet de loi prévoit effectivement une telle disposition en ce qui concerne l'établissement public « Société du Grand Paris ».

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.</p> |
|---|

Article 23 bis

Missions du président-directeur général de l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article, introduit par l'Assemblée nationale, précise la nature des compétences du président-directeur général de l'Établissement public de Paris-Saclay.

Le présent article a été **introduit par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission des affaires économiques**, en l'absence de dispositions spécifiques dans le texte du projet de loi initial. Il précise la **nature des**

compétences du président-directeur général (PDG) de l'Établissement public de Paris-Saclay, désigné conformément aux dispositions de l'article 23.

Ainsi, cet article énonce d'abord que « *le président-directeur général dirige l'action de l'établissement public* », ce qui est redondant avec les dispositions de l'article 23 précité. Puis il précise que le PDG :

- est ordonnateur des dépenses et des recettes ;
- représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile, et passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement ;
- prépare et exécute les décisions du conseil d'administration ;
- recrute le personnel et a autorité sur lui.

Enfin, il est expressément prévu que le PDG puisse déléguer sa signature. En pratique, il pourra user de cette faculté, notamment, au bénéfice du directeur général délégué de l'établissement, dont la création par la voie réglementaire a été annoncée dans l'exposé des motifs du projet de loi initial¹.

L'ensemble de ces dispositions, qui correspondent aux **attributions « classiques » d'un directeur général d'établissement public**, aurait pu ne figurer que dans le décret d'application prévu par l'article 27 du projet de loi. Cette définition des compétences concrètes du PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay, en effet, relève du pouvoir réglementaire, même si rien n'interdit qu'elle figure dans la loi. Toutefois, il semble que nos collègues députés, en introduisant le présent article, aient précisément voulu s'assurer que les modalités de la direction générale de cet établissement *sui generis* ne différeraient pas de l'organisation habituelle des établissements publics en la matière.

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

Article 24

Ressources de l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article établit la liste des principales catégories de ressources dont l'Établissement public de Paris-Saclay pourra bénéficier.

¹ Cf. l'examen de l'article 23 du projet de loi.

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article, dans sa rédaction initiale, définit **six catégories de ressources financières de l'Établissement public de Paris-Saclay** :

– 1° les **dotations**, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportées par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales, les établissements publics ou sociétés nationales « *ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères* ». Il convient en particulier de signaler que **l'Union européenne s'est engagée dans une politique d'encouragement à l'émergence de « clusters »** d'envergure mondiale et à la coopération entre « clusters » européens, conformément aux conclusions adoptées sous la présidence française en décembre 2008. La mise en œuvre de cette politique devrait logiquement bénéficier au pôle constitué sur le plateau de Saclay ;

– 2° les **redevances pour services rendus** ;

– 3° les produits de la cession des **biens meubles ou immeubles** de l'établissement ;

– 4° les **emprunts**. Ce recours au crédit se justifie par la nécessité de pouvoir mobiliser des fonds privés, eu égard à l'ampleur des investissements requis pour le développement du pôle du plateau de Saclay. Les emprunts de l'établissement seront adossés au patrimoine foncier et immobilier que l'Etat pourra lui transférer, suivant les dispositions de l'article 25 du projet de loi. Il convient de noter que, contrairement à ce que prévoit le 2° de l'article 9 du projet de loi pour l'établissement public « Société du Grand Paris », **l'Établissement public de Paris-Saclay ne pourra pas émettre directement** sur les marchés financiers ;

– 5° les **dons et legs** ;

– 6° « *tous autres concours financiers* ».

Cette liste, ainsi conçue comme relativement ouverte, n'est **pas exhaustive**, puisque le premier alinéa de l'article mentionne que les ressources visées sont « *notamment* » celles dont l'Établissement public de Paris-Saclay bénéficie. En l'état, elle correspond aux ressources habituelles d'un établissement à caractère industriel et commercial.

D'ailleurs, ce statut suppose que le produit des redevances pour services rendus, à terme, occupera une place prépondérante dans l'ensemble des ressources de l'établissement, même si, **dans un premier temps, les apports publics en constitueront la majeure part**. Cette situation initiale permettra à l'établissement de couvrir les dépenses nécessaires à ses acquisitions foncières et investissements en infrastructures, alors qu'il ne percevra pas encore de recettes liées à son activité. Ensuite, lors de la phase d'aménagement du pôle, il bénéficiera de la **valorisation de son patrimoine immobilier** (cessions, locations éventuelles et autorisations d'utiliser le domaine public, notamment les terrains destinés aux entreprises), puis, lorsque

l'appui au développement de l'innovation constituera sa tâche principale, du **produit de ses prestations de services**, ainsi que des **prises d'intérêts qu'il pourra effectuer dans les contrats de licence ou de recherche** qui auront été conclus par son intermédiaire.

D'après les indications figurant au sein de l'étude d'impact annexée au projet de loi initial, **une première évaluation des recettes récurrentes dégagées par l'activité de l'établissement s'établit autour de 5 à 10 millions d'euros sur la période 2010-2015, et de 15 à 30 millions d'euros entre 2016 et 2020**. En outre, des recettes exceptionnelles, principalement réalisées avant 2015, sont estimées pour un montant annuel de l'ordre de 15 à 25 millions d'euros, provenant en particulier d'opérations de vente de charges foncières.

Pour mémoire ici¹, **l'investissement prévu en faveur du pôle mis en place sur le plateau de Saclay s'élève, au total, à 4,1 milliards d'euros, dont un milliard au titre de dotation consommable, issue de l'emprunt national** et comme telle prévue par la loi de finances rectificative du 9 mars 2010, qui sera vraisemblablement attribuée, *via* l'Agence nationale de la recherche (ANR), au futur Établissement public de Paris-Saclay.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Cet article n'a été modifié par l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission du développement durable, que par un amendement rédactionnel.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté quatre **amendements** à cet article.

En premier lieu, à l'instar de ce qui a été adopté pour l'article 9 du projet de loi concernant l'établissement public « Société du Grand Paris », un **amendement** proposant une **nouvelle rédaction** de l'article a été retenue, **afin de placer en tête de la liste des ressources de l'Établissement public de Paris-Saclay les dotations en capital apportées par l'État**, en isolant celles-ci des autres apports de l'Etat et de ceux de l'Union européenne, des collectivités territoriales, des établissements publics ou autres. Cette présentation tend à mettre en exergue la prééminence initiale de ces dotations dans le financement de l'établissement.

En second lieu, alors que la rédaction initiale ne mentionnait que les cas de cessions, un **amendement** insère expressément **les hypothèses d'occupation, d'usage et de location de biens mobiliers ou immobiliers de l'Établissement public de Paris-Saclay dans la liste des ressources de**

¹ Cf. l'exposé général du présent rapport.

celui-ci. La rédaction du 3° du présent article, par conséquent, est désormais identique à celle qui figure au 4° de l'article 9 précité, qui concerne, en la matière, l'établissement public « Société du Grand Paris ».

En troisième lieu, suivant un même souci d'harmoniser, dans la mesure où cela se révèle pertinent, les dispositions du présent article avec celles qui visent l'établissement public « Société du Grand Paris » (en l'occurrence, l'article 9 précité, 5°), votre commission spéciale a introduit par **amendement** un nouvel alinéa (2° *bis*) afin de **prévoir de façon expresse, parmi les ressources de l'Établissement public de Paris-Saclay, les redevances domaniales**, dont l'établissement percevra le produit à raison de l'occupation qu'il autorisera de ses biens ou d'ouvrages immobiliers.

En dernier lieu, pour **tenir compte, dès à présent, des revenus substantiels auxquels pourront donner lieu, dans l'avenir, les prises d'intérêts de l'établissement aux contrats de licence ou de recherche** conclus grâce à son intervention, la mention de cette catégorie de ressources a été insérée par un **amendement** dans l'article. Un nouvel alinéa (3° *bis*) a été inséré à cet effet.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

Article 25

(article L. 719-14 du code de l'éducation)

Transfert des biens immobiliers de l'État à l'Établissement public de Paris-Saclay

Commentaire : cet article fixe le régime des transferts de propriété de biens immobiliers de l'État pouvant bénéficier à l'Établissement public de Paris-Saclay, et celui des transferts de propriété de biens mobiliers et immobiliers de l'État et de cet établissement pouvant bénéficier aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel. Ces transferts, dans les deux cas, s'effectueront à titre gratuit.

I. Le texte du projet de loi initial

Le présent article comporte deux paragraphes.

• Le paragraphe I prévoit la **possibilité, pour l'État, de transférer à l'Établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier,**

certaines de ses biens immobiliers. Ce transfert s'exercera, au bénéfice de l'établissement public, en pleine propriété et **à titre gratuit.**

Trois règles encadrent expressément de tels transferts :

– les biens faisant l'objet du transfert devront se trouver situés dans le périmètre géographique d'intervention de l'Établissement public de Paris-Saclay, défini à l'article 20 du projet de loi ;

– ces biens devront être « *nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public* », lesquelles sont fixées à l'article 21 du projet de loi. Ainsi, il s'agira de biens requis, pour l'établissement, soit afin de réaliser des opérations d'aménagement du pôle du plateau de Saclay, soit en vue de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation de ce pôle ;

– le transfert ne pourra porter sur les forêts domaniales. Celles-ci resteront donc la propriété exclusive de l'État.

Par ailleurs, il est précisé que « *ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe* ». Cette disposition est usuelle en matière de transfert de patrimoine entre personnes publiques¹.

• Le paragraphe **II** du présent article tend à modifier **l'article L. 719-14 du code de l'éducation.**

Il convient de rappeler que cet article a été créé par loi n° 2007-1199 du 10 août 2007 relative aux libertés et responsabilités des universités. Il permet à l'État de transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers qui, lui appartenant, se trouvent jusque là affectés ou mis à la disposition de ces établissements. Le transfert s'exerce à titre gratuit ; les établissements d'enseignement supérieur, devenant ainsi propriétaires des biens en cause, acquièrent une plus grande autonomie de gestion en pouvant décider librement de leur affectation et de leur valorisation.

Le présent article tend à insérer, dans cet article L. 719-14, la **mention de l'Établissement public de Paris-Saclay, de sorte que ce dernier, comme l'État, puisse transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété de biens mobiliers et immobiliers** lui appartenant. En pratique, ce dispositif est destiné à bénéficier à l'**Université Paris XI-Orsay,**

¹ Pour mémoire, l'article 10 du projet de loi, en son paragraphe II (cf. supra), prévoit une possibilité de transferts de biens comparable à celle du présent article, en faveur de l'établissement public « Société du Grand Paris » ; ce dispositif est assorti de la même règle d'exclusion du versement de salaires et de la perception de taxes.

dont le campus doit être entièrement situé sur le plateau de Saclay dans les prochaines années¹.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a modifié cet article par quatre amendements, dont trois purement rédactionnels à l'initiative de la commission du développement durable. Le quatrième, adopté sur la proposition de notre collègue député François Lamy, a précisé que **les transferts de propriété de l'État en faveur de l'Établissement public de Paris-Saclay**, prévus par le paragraphe I, **concerneront des biens « fonciers et immobiliers »**, alors que la rédaction retenue par le projet de loi initial visait seulement les biens « immobiliers ».

Du strict point de vue juridique, cet ajout introduit une redondance, puisque la notion d'immeuble, en droit, vise à la fois le bâti et le non bâti, et que la mention de « biens immobiliers », par conséquent, implique la possibilité qu'il s'agisse de biens fonciers. Toutefois, l'intention poursuivie par l'auteur de cet amendement, telle qu'elle a été clairement exprimée lors des débats en séance², est de manifester avec netteté, dans le texte du présent article, que l'État pourra transférer à l'Établissement public de Paris-Saclay, en vue des réalisations de celui-ci, certains des nombreux terrains qu'il possède actuellement sur le plateau de Saclay.

Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.

Article 26

(Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public)

Exclusion de l'Établissement public de Paris-Saclay du champ d'application de la loi sur la démocratisation du secteur public

Commentaire : cet article vise à exclure l'Établissement public de Paris-Saclay du champ d'application des dispositions concernant les conseils d'administration de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

¹ Cf., au sein de l'exposé général du présent rapport, la présentation du projet de pôle sur le plateau de Saclay.

² Séance unique du 27 novembre 2009 de l'Assemblée nationale.

I. Le droit en vigueur

La loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public régit les établissements publics industriels et commerciaux de l'État et les entreprises publiques nationales, conformément au champ d'application déterminé dans son titre I (articles 1^{er} et suivants). Son titre II (articles 5 et suivants) comporte diverses **mesures de « démocratisation » des conseils d'administration ou de surveillance**, quant à la composition et au fonctionnement de ces conseils d'une part, à l'élection et au statut des représentants des salariés d'autre part. En particulier, selon une logique participative, la loi impose la présence de représentants des salariés et de représentants des usagers au sein des conseils d'administration. Par ailleurs, son titre III (articles 31 et suivants) a établi une série de « *droits nouveaux* » en faveur des salariés, dont une partie se trouve codifiée dans le code du travail.

En vertu d'une disposition expresse de l'article 4 de cette loi, **certains établissements publics ou entreprises détenues par l'État, énumérés par l'annexe III de la loi, se trouvent exclus du champ d'application de l'ensemble des dispositions du titre II** précité, relatif aux conseils d'administration ou de surveillance. Ce cas d'exception vise notamment la Banque de France, des opérateurs de l'État (l'Agence nationale pour les chèques-vacances, l'Agence de l'innovation industrielle, l'Économat des armées...), les établissements publics d'aménagement, certaines sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage, les sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux, ou encore des théâtres (la Comédie-Française et les théâtres nationaux de Chaillot, de l'Odéon, de l'Est parisien et de Strasbourg).

II. Le texte du projet de loi initial

Le présent article tend à compléter l'annexe III précitée de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, en y mentionnant l'**Établissement public de Paris-Saclay**. De la sorte, celui-ci se trouve **soustrait au champ d'application des dispositions de ce texte qui concernent la « démocratisation » des conseils d'administration** (titre II) ; notamment, il est dispensé de faire figurer des représentants des salariés et des usagers dans son conseil d'administration.

Cette mesure constitue un **corollaire des dispositions de l'article 22 du projet de loi** qui, en effet, organise la composition du conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay sans prévoir de représentants des salariés et des usagers, mais une gouvernance spécifique, adaptée à l'objet particulier de cet établissement. On rappelle d'ailleurs que le comité consultatif qui a été institué, par l'Assemblée nationale, auprès du conseil d'administration, permettra à celui-ci de recueillir l'avis d'un certain nombre d'organisations, dont les syndicats et associations reconnues d'utilité publique.

Il convient de préciser que les autres dispositions de la loi du 26 juillet 1983, visant les droits des salariés (titre III), demeurent applicables à l'Établissement public de Paris-Saclay.

III. Le vote de l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté le présent article sans modification.

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article sans modification.</p> |
|---|

Article 27

Dispositions réglementaires d'application du chapitre I^{er}

Commentaire : cet article renvoie à un décret la détermination des conditions d'application du présent chapitre I^{er} du titre V du projet de loi, en particulier en ce qui concerne l'organisation de la tutelle de l'État sur l'Établissement public de Paris-Saclay.

I. Le texte du projet de loi initial

Cet article prévoit qu'un décret en Conseil d'État déterminera les conditions d'application du présent chapitre I^{er} du titre V du projet de loi, relatif à l'Établissement public de Paris-Saclay, soit les articles 20 à 26. Il dispose que ce décret précisera, « *notamment* » :

– d'une part, les **règles d'organisation et de fonctionnement** de l'établissement. Celles-ci devront s'inscrire dans le cadre fixé, pour l'essentiel, par les articles 22 et 23 du projet de loi ;

– d'autre part, le **régime financier et comptable**. Ce régime, visant un établissement à caractère industriel et commercial, sera en grande partie identique à celui d'une entreprise privée ;

– enfin, les modalités d'exercice de sa **tutelle** et du **contrôle de l'État**, « *y compris sur ses filiales* ». Cette dernière précision est un corollaire de l'habilitation de l'établissement à créer des filiales, prévue par l'article 21 du projet de loi. En outre, le présent article prévoit que le décret d'application fixera « *les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration* ». Il convient de comprendre cette faculté comme une modalité de la tutelle exercée par l'État sur l'établissement ; sa mise en œuvre,

par conséquent, serait subordonnée à la méconnaissance, par le conseil d'administration, de la mission ou des compétences reconnues à cet établissement par le projet de loi.

II. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Cet article a été modifié par l'Assemblée nationale, à l'initiative de la commission des lois, afin de préciser que, **le cas échéant, le commissaire du Gouvernement chargé de la surveillance de l'Établissement public de Paris-Saclay pourra s'opposer aux délibérations des filiales de cet établissement**, à charge pour le décret d'application ici prévu de déterminer les conditions d'exercice de cette faculté¹.

III. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale a adopté un **amendement de précision** au présent article, visant à indiquer expressément que l'Établissement public de Paris-Saclay sera soumis au **contrôle économique et financier de l'État**, ainsi qu'un amendement rédactionnel.

Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.

CHAPITRE II

Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique, technologique et agricole sur le Plateau de Saclay

Le chapitre II du titre V comporte deux articles relatifs, respectivement, à la création d'une zone de protection sur le plateau de Saclay et à la création d'un syndicat mixte de transports entre l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports. Les députés ont modifié l'intitulé du chapitre afin de mentionner

¹ En outre, l'amendement de la commission des lois a permis de rétablir la rédaction initiale du projet de loi en ce qui concerne la mention expresse, par le présent article, de la possibilité pour le commissaire du Gouvernement chargé de la surveillance de l'Établissement public de Paris-Saclay de s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de celui-ci, alors que la commission du développement durable avait supprimé cette disposition à l'initiative de notre collègue député François Lamy. Cette suppression avait été adoptée avec l'avis favorable du rapporteur, mais contre l'avis défavorable du Gouvernement ; en séance, toutefois, la commission du développement durable a donné un avis favorable à la proposition de la commission des lois.

la composante « agricole » du pôle. Afin de prendre en compte cette préoccupation tout en conservant la distinction entre la zone de protection agricole et le pôle, dont la vocation est avant tout scientifique et technologique, votre commission spéciale a adopté un **amendement** rédigeant ainsi l'intitulé du chapitre II : « **Dispositions relatives au développement durable sur le plateau de Saclay** ».

Article 28

(articles L. 141-5 à L. 141-9 nouveaux et L. 123-12 du code de l'urbanisme)

Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay

Commentaire : cet article prévoit la création, par décret en Conseil d'État, d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay.

I. Le contexte et les objectifs de l'article

A. La nécessité de préserver l'agriculture sur le plateau de Saclay

Environ 3 000 hectares de surface agricole, dont quelque 2 000 hectares contigus, sont exploités au cœur du plateau de Saclay. Il convient de souligner que la surface cultivée est restée **stable** au cours des **dix dernières années**¹. L'agriculture est caractérisée par une **production à hauts rendements orientée principalement vers les cultures céréalières et oléagineuses** qui couvrent environ **87 % de la surface agricole utile**. Parallèlement, malgré l'absence de maraîchers, l'activité agricole tournée vers la vente directe n'est pas négligeable et bénéficie d'une importante notoriété, témoin d'une demande sociale des citoyens en faveur de productions de proximité. Les cultures fourragères principalement présentes dans les vallées permettent le maintien de quelques élevages, même si cette activité est aujourd'hui souvent secondaire.

Les exploitations sont bien structurées, de grande taille², et nécessitent une main d'œuvre importante dont une forte proportion de salariés permanents³. **En conséquence, au vu de l'accroissement prévisible des**

¹ 2 893 ha au recensement général de 2000 et 3 338 selon l'IAURIF.

² 40 % dépassent les 100 hectares, ce qui entraîne une surface moyenne par exploitation de 96 ha.

³ 30 exploitations représentant une population agricole totale de 88 personnes et fournissant un travail équivalent à 121 Unités de travail annuel.

besoins de production agricole dans les années à venir, à des fins alimentaires, énergétiques ou autres, et de la richesse des terres du secteur, le devenir de ces espaces représente un enjeu réel. Enfin, la vocation agricole sur le plateau de Saclay se traduit par l'intégration de la majeure partie de ses espaces agricoles dans le périmètre régional d'intervention foncière qui permet à l'Agence des espaces vert d'acquérir, y compris par voie de préemption, des espaces naturels.

B. La volonté d'une présence forte de l'État sur ce territoire

1) Par l'opération d'intérêt national

Visées à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme, les opérations d'intérêt national (OIN) sont énumérées à l'article R. 121-4-1 du même code. Celui-ci comprend notamment, depuis le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 « *les opérations d'aménagement du plateau de Saclay* »¹. Un régime particulier s'y applique, marqué par une présence forte de l'État :

– les autorisations d'occupation des sols y sont délivrées au nom de l'État² ;

– les zones d'aménagement concerté (ZAC) ne peuvent y être créées que par le préfet³ ;

– le recours au sursis à statuer sur une demande d'autorisation concernant des travaux est possible lorsque ceux-ci sont susceptibles de compromettre la réalisation d'une opération d'aménagement située dans le périmètre de l'OIN⁴.

2) Par la création d'une zone de protection

L'article 28 prévoit la création d'une zone de protection qui doit permettre le maintien d'un équilibre sur le plateau entre les terres agricoles, naturelles et forestières. Cette zone se caractérise principalement par son caractère non urbanisable, qui vaudra **servitude d'utilité publique**. L'article L. 126-1 du code de l'urbanisme prévoit à cet égard que :

– les PLU doivent comporter en annexe les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol ;

¹ Sont incluses dans l'OIN les communes suivantes : Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Vauhallan, Villiers-le-Bâcle, Longpont-sur-orge, Montlhéry, Nozay, Villejust, Champlan, Chilly Mazarin, Massy, Villebon-sur-Yvette ; Les Ulis, Elancourt, Guyancourt, La Verrière, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, Bièvres, Buc, Jouy-en-Josas, Les Loges-en-Josas, Toussus-le-Noble, Versailles, Viroflay ; Chateaufort.

² Article L. 422-2.

³ Article L. 311-1.

⁴ Article L. 111-10.

– le préfet doit mettre le maire ou le président de l'établissement public compétent en demeure d'annexer au PLU les servitudes. Si cette formalité n'a pas été effectuée dans le délai de trois mois, le représentant de l'État y procède d'office.

– après l'expiration d'un délai d'un an à compter, soit de l'approbation du plan, soit, s'il s'agit d'une servitude nouvelle, de son institution, seules les servitudes annexées au plan peuvent être opposées aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

On relèvera que la légalité des documents d'urbanisme n'est plus subordonnée à la conformité de leurs dispositions avec les servitudes d'utilité publique. En cas de conflit entre les deux, c'est la règle la plus sévère qui prévaut, notamment lors de la délivrance des permis de construire. Toutefois pour limiter les contradictions et les risques contentieux, le préfet doit porter à la connaissance de l'autorité compétente les servitudes d'utilité publique en vigueur sur le territoire

II. Le texte du projet de loi initial

L'article 28 crée une nouvelle section dans le code de l'urbanisme composée de 5 articles (L. 141-5 à L. 141-9) visant à créer une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay.

L'article L. 141-5 du projet de loi initial prévoit la création d'une zone de protection **non urbanisable** dans le **périmètre de l'opération d'intérêt national** du plateau de Saclay par décret en Conseil d'État pris après avis des départements de l'Essonne et des Yvelines ainsi que des communes et EPCI compétents situés dans le périmètre de l'OIN. L'article précise également :

- que la zone sera délimitée après enquête publique ;
- qu'une carte relative au mode d'occupation du sol sera annexée au décret ;
- que les règles applicables valent servitude d'utilité publique et devront être annexées aux PLU ;
- que les PLU doivent être mis en compatibilité avec ces règles dans un délai de six mois à compter de la publication du décret : cette procédure devra être mise en œuvre dans le cas où la zone de protection s'étendrait sur des terrains classés par les documents en zone U ou AU.

L'article L. 141-6 prévoit qu'un changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles ou forestiers tels que prévus dans les PLU requiert l'autorisation des ministres chargés du développement durable et de l'agriculture et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. D'après les informations fournies par le ministère, les infractions à ces dispositions seraient constatées conformément à

l'article L. 480-1 du code de l'urbanisme et pourraient être punies des peines prévues pour les contraventions de la 5^{ème} classe.

L'article L. 141-7 précise que la révision du périmètre s'effectue par décret en Conseil d'État.

L'article L. 141-8 prévoit que l'établissement public de Paris-Saclay élabore, « en concertation » avec les communes ou EPCI situés dans la zone, un programme d'actions précisant les aménagements et orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

Le deuxième alinéa de cet article indique que ce programme, lorsqu'il concerne la gestion forestière, est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière, les documents d'orientation existants valant aménagement et orientations de gestion au titre du projet de loi, une fois adaptés en fonction des orientations retenues.

L'article L. 141-9 prévoit un décret en Conseil d'État pour déterminer les conditions d'application de la section et préciser les consultations préalables à la délimitation et à la révision du périmètre de la zone de protection.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

A l'Assemblée nationale, la commission du développement durable a adopté :

– à l'initiative de **M. François Lamy**, un amendement tendant à ajouter, dans la liste des personnes consultées sur le décret en Conseil d'État, le conseil régional d'Île-de-France, la chambre régionale d'agriculture, la SAFER et l'Office national des forêts ;

– un amendement de **M. Pierre Lasbordes** sous-amendé par le rapporteur précisant, d'une part, que la zone comprend **2 300 hectares de terres agricoles** et, d'autre part que, pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public définit les **secteurs indispensables** au développement du pôle scientifique et technologique, ces secteurs ne pouvant être inclus dans la zone de protection ;

– un amendement du **rapporteur** prévoyant que le programme d'action, lorsqu'il concerne la gestion agricole, est établi **après consultation de la chambre régionale d'agriculture** ;

L'Assemblée nationale a adopté, en séance, un amendement du Gouvernement précisant que la zone comprendra « environ » 2 300 hectares de terres agricoles.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale juge essentiel de préserver, sur le plateau de Saclay, la **présence d'une agriculture à hauts rendements, essentielle au regard de l'accroissement prévisible des besoins de production agricole dans les années à venir.**

C'est pourquoi elle a adopté un amendement présenté par **M. Laurent Beteille** et un amendement de **M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste** rendu identique précisant que la zone de protection visée à l'article 28 devra comporter **au moins 2 300 hectares de terres consacrées aux activités agricoles situées sur la petite région agricole du plateau de Saclay**. Celle-ci s'étend sur les 15 communes visées à l'annexe que votre commission a créée après l'annexe A du projet de loi.

En outre, votre commission a adopté, à l'initiative de votre rapporteur, plusieurs amendements de simplification ou de clarification :

– aux alinéas 4 et 15, **deux amendements** remplaçant la notion de chambre « régionale » d'agriculture par celle de chambre « interdépartementale » ;

– à l'alinéa 7, un **amendement** précisant que l'enquête publique qui portera sur la zone de protection concernera également, le cas échéant, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme : ceci vise à simplifier les procédures et éviter aux communes d'avoir à organiser une nouvelle enquête publique ;

– à l'alinéa 9, un **amendement** de clarification précisant que la seule règle qui s'imposera dans la zone de protection sera son caractère non urbanisable ;

– à l'alinéa 17, un **amendement** supprimant la seconde phrase, superfétatoire puisqu'il est précisé dans la première que le décret fixera l'ensemble des conditions d'application de la nouvelle section créée dans le code de l'urbanisme.

Enfin, la nouvelle procédure créée par les alinéas 11 et 12 a suscité de très vives interrogations auprès de votre rapporteur. En effet, celle-ci obligerait, d'une part, les exploitants à solliciter une autorisation interministérielle s'ils souhaitaient passer d'une exploitation agricole à une exploitation forestière ou encore s'ils souhaitaient laisser durablement leurs terres en friche. Inédite, cette procédure apparaît lourde et d'autant moins justifiée qu'il n'est pas précisé que l'autorisation interministérielle devra être justifiée au regard du programme d'actions élaboré en application de l'alinéa 14. Cette procédure contraindrait également une commune qui souhaiterait modifier le zonage de son plan local d'urbanisme à obtenir une autorisation interministérielle, ce qui apparaît difficilement compatible avec le principe de décentralisation du droit de l'urbanisme.

Votre commission spéciale ne saurait toutefois méconnaître les craintes exprimées par le monde agricole sur la nécessité de protéger l'agriculture sur le plateau de Saclay. Elle relève à cet égard que son maintien **est indissociable de la préservation de ses possibilités d'évolution**. Pour cela, le **zonage agricole**, qui autorise la construction de bâtiments liés à l'activité agricole¹, **est plus adapté que le zonage naturel**. C'est pourquoi votre commission spéciale a jugé essentiel de créer un **lien entre le programme d'action défini en partenariat avec la profession agricole et les documents d'urbanisme**. Elle a donc adopté, à l'initiative de votre rapporteur, outre un **amendement** de coordination, un **amendement** modifiant l'article L. 123-12 du code de l'urbanisme afin de donner au préfet la possibilité, en cas de modification d'un document d'urbanisme, de refuser une modification qui serait manifestement contraire au programme d'action élaboré par l'établissement public de Paris-Saclay en concertation avec les élus.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

Article 29

(article 1er -5 [nouveau] de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959)

Plan local de transport

Commentaire : cet article institue sur le plateau de Saclay un syndicat mixte de transports qui doit élaborer un plan local de transport pour desservir à la fois les organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche mais aussi les entreprises.

I. Le texte du projet de loi initial

Afin d'améliorer la desserte en transport en commun du plateau de Saclay, le Gouvernement a souhaité créer par la loi, en insérant un article 1-5 à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée, un syndicat mixte de transports entre

¹ Aux termes de l'article R. 123-7, les zones agricoles sont dites « zones A ». Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A. Est également autorisé, en application du 2° de l'article R. 123-12, le changement de destination des bâtiments agricoles identifiés dans les documents graphiques du règlement.

l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports.

Ce nouvel article de l'ordonnance comprend quatre parties.

Le **I** de cet article dispose que le périmètre de ce syndicat mixte est rigoureusement le même que celui sur lequel l'établissement public précité est compétent.

En outre, il précise que ce syndicat est régi par les articles :

– L. 5721-1 du code général des collectivités territoriales (le syndicat mixte est un **établissement public**) ;

– L. 5721-4 (les actes juridiques du syndicat mixte sont soumis au **régime de droit commun**, présenté au titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code précité, en matière notamment de contrôle de légalité par le Préfet ou encore de contrôle budgétaire) ;

– L. 5721-6 (toute personne physique ou morale a le droit de demander **communication** sans déplacement et de prendre copie totale ou partielle des procès-verbaux de l'organe délibérant des syndicats mixtes, des budgets et des comptes ainsi que des arrêtés du président) ;

– et L. 5722-1 (cet article pose comme principe quasi intangible que le **droit budgétaire et comptable** du syndicat mixte est le même que celui applicable aux **communes** de 3 500 habitants à moins de 10 000 habitants, et par exception, pour les syndicats importants et sous conditions, ces obligations en la matière sont les mêmes que pour les **départements** voire les **régions**).

Le **II** de cet article précise la composition du comité syndical de ce nouvel établissement public, qui comprend des représentants:

– de l'établissement public de Paris-Saclay ;

– des départements de l'Essonne et des Yvelines ;

– et des communes ou de leurs groupements compétents en matière de transports.

Par ailleurs, il est indiqué que ce syndicat est soumis aux articles suivants du code général des collectivités territoriales :

– L. 2121-21 (les règles de **vote au scrutin public ou au scrutin secret** sont celles de droit commun pour les conseils municipaux) ;

– L. 2121-33 (les conseils municipaux peuvent **à tout moment** désigner un nouveau représentant dans le comité syndical) ;

– et L. 5711-1 (lors de l'élection des délégués des communes et des établissements publics de coopération intercommunale pour siéger au comité du syndicat mixte, le choix de l'organe délibérant peut porter, sous certaines conditions, sur **tout citoyen**. Pour les EPCI dotés d'une fiscalité propre, le choix de l'organe délibérant est plus limité car il peut porter sur l'un de ses membres ou sur tout conseiller municipal d'une commune membre).

Quant au nombre de voix, l'article 29 du projet indique très précisément la part octroyée à chacun des membres du comité syndical, sans toutefois préciser le nombre total de voix au sein de ce comité :

- l'établissement public de **Paris-Saclay** dispose de **40 % des voix** ;
- les départements de **l'Essonne et des Yvelines** disposent chacun de **trois** voix ;
- chaque commune de **80 000 habitants** et plus dispose de **neuf** voix ;
- chaque commune de **20 000 habitants** et plus et **de moins de 80 000** habitants dispose de **trois** voix ;
- chaque commune de **moins de 20 000 habitants** dispose **d'une** voix ;
- enfin, les établissements publics de coopération intercommunale portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

Enfin, il est indiqué que le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical à la majorité qualifiée des deux tiers, tandis que les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement au prorata du nombre de voix qu'ils détiennent.

Quant au **III** de l'article 29, il dispose que le syndicat mixte élabore un **plan local de transport**, qui porte non seulement sur les services réguliers mais également pour les services à la demande, à condition que ces services soient assurés intégralement dans le périmètre d'intervention du syndicat et concernent à la fois les organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, mais aussi les entreprises. Ce plan, approuvé à la majorité qualifiée des deux tiers, précise :

- les relations à desservir ;
- la nature des services ;
- et les programmes d'investissements nécessaires.

Le STIF participe à l'élaboration de ce plan, puisque le syndicat mixte le lui transmet. Les deux parties disposent ensuite de **six mois de réflexion** à compter de cette transmission pour établir les conditions d'application par le STIF du plan local de transport, éventuellement modifié pour tenir compte de ses observations. **Autrement dit, le syndicat mixte peut disparaître au profit du STIF, qui applique alors la feuille de route du plan de transport.** Néanmoins, si les deux parties échouent à trouver un terrain d'entente, le syndicat mixte devient automatiquement autorité organisatrice des services de transport pour les prestations inscrites au plan local de transport. Ses missions sont alors :

- de désigner les exploitants ;

- de définir les modalités techniques d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services ;

- de veiller à la cohérence des programmes d'investissements.

En outre, il est indiqué que les règles de tarification en vigueur en Île-de-France sont applicables aux services inscrits au plan local de transport.

Par ailleurs, une **convention doit être conclue au plus tard six mois après la transmission du plan de transport au STIF**, et elle doit fixer :

- les conditions de participation de chacune des parties au financement des services inscrits au plan de transport du Syndicat des transports d'Île-de-France ;

- les aménagements tarifaires éventuellement applicables ;

- et les mesures de coordination des services organisés respectivement par le Syndicat des transports d'Île-de-France et le syndicat mixte.

Dans l'hypothèse où aucune convention n'est conclue, le préfet de Région fixe seul les règles et mesures qui devaient être contenues dans la convention. Par surcroît, il détermine les conditions de participation financière du Syndicat des transports d'Île-de-France en tenant compte du produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte.

Enfin, le **IV** de cet article nouveau dispose qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article et précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat mixte, les règles de coordination des transports et les conditions de révision du plan local de transport.

Quant au **II** de l'article 29, il indique que la liste figurant à l'annexe B de la présente loi est annexée à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée. Même si le contenu des annexes A et B est rigoureusement identique, il a été nécessaire de créer cette deuxième annexe pour des raisons juridiques. L'annexe A ne peut en effet être modifiée que par décret en Conseil d'Etat, en vertu de l'article 20 du projet de loi, contrairement à l'annexe B.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Seul un amendement rédactionnel du rapporteur a été adopté en commission, et aucun amendement n'a été adopté en séance publique.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale approuve le dispositif général de cet article, qui impose la création par la loi d'un syndicat mixte de transport afin d'améliorer rapidement et efficacement le quotidien de nos concitoyens qui

habitent et travaillent sur le plateau de Saclay. Ce dispositif ne porte d'ailleurs pas atteinte aux compétences du STIF, qui peut reprendre à son compte et modifier le plan de transport élaboré par le syndicat mixte, provoquant ainsi la disparition automatique de ce dernier.

Votre commission **prend acte des décisions prises récemment par le STIF**. En particulier, elle salue la démarche de développement et d'aménagement équilibré du plateau de Saclay prévue dans le Schéma Directeur d'Île-de-France. Ainsi, le syndicat a récemment arrêté le tracé entre l'École Polytechnique et Christ de Saclay dans le cadre du projet de Transport en commun en site propre (TCSP) entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Surtout, lors de son conseil d'administration du 17 février dernier, le STIF a donné mandat à sa directrice générale pour étudier les conditions dans lesquelles pourrait être mise en œuvre une démarche négociée et permettre une délégation de compétences, à droit constant, sur le territoire de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay.

Toutefois, votre commission spéciale estime que les échéances de cette négociation sont trop lointaines, à l'horizon de l'été 2011, pour justifier une suppression de l'article 29 du projet de loi. Par conséquent, **elle a adopté, sur proposition de votre rapporteur, un amendement instituant le syndicat mixte de transports seulement à partir du 1^{er} janvier 2011**. Autrement dit, les dispositions du I de l'article 29 n'entreront en vigueur que si le STIF ne crée pas, de sa propre initiative, avant cette date, une autorité organisatrice de proximité, qui a le même périmètre géographique et les mêmes missions que le syndicat mixte prévu par la loi.

| |
|---|
| <p>Votre commission spéciale a adopté cet article ainsi modifié.</p> |
|---|

*

* *

Réunie le 25 mars 2010, la commission spéciale a adopté l'ensemble du projet de loi dans la rédaction issue de ses travaux.

ANNEXE I

COMPTE RENDU DES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale (mercredi 13 janvier 2010)

M. Jean-Paul Emorine, président, s'est tout d'abord réjoui qu'un grand nombre de sénateurs de la région parisienne puisse être étroitement associé à la discussion du projet de loi sur le Grand Paris, grâce à la constitution d'une commission spéciale.

M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale, a ensuite présenté les grands axes du projet de loi.

Le projet du Grand Paris a l'ambition de conforter la place actuelle de Paris comme l'une des premières villes-monde, celles-ci ne se caractérisant pas par la taille de l'agglomération mais par leur capacité d'attractivité. Si Mexico n'est pas une ville-monde, New York, Londres, Tokyo, Paris le sont, et bientôt Shanghai ou Los Angeles. Centre organisationnel mondial en matière politique, économique, carrefour mondial des transports, dont les nouvelles portes sont ses gares et ses plateformes aéroportuaires internationales, une ville-monde est le point de convergence des flux d'informations, de capitaux, de populations et un foyer culturel, scientifique, éducatif rayonnant dans le monde entier. Il s'agit donc de faire demain du Grand Paris une ville-monde, dont les portes seraient les aéroports internationaux, ses gares TGV, sa façade maritime du Havre et de Rouen, et qui soit une capitale mondiale de l'art de vivre au XXI^{ème} siècle.

Le projet est global et inédit : économique, urbanistique, artistique, technologique et humain, dans le cadre d'une économie fondée désormais sur la connaissance et l'innovation, et la prise de conscience que tout développement doit désormais prendre en considération les exigences fixées tant à Kyoto qu'à Copenhague.

Dès sa création, au printemps 2008, le secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale s'est trouvé devant l'immense difficulté d'imaginer Paris, la ville-monde française du XXI^{ème} siècle, et de proposer une méthode permettant de mener un tel projet.

Les projections des travaux des dix équipes internationales d'architectes-urbanistes ont donné des premières images de cette ambition et le projet de loi propose d'établir les fondations du Grand Paris pour en amorcer concrètement la mise en œuvre. Il ne comprend pas un descriptif précis et exhaustif de tous les champs concernés par le Grand Paris dans les décennies à venir. Plutôt que l'ancienne méthode de la planification à vingt ans, qui ne marche plus, il est proposé de laisser à la créativité collective le

soin de faire évoluer le projet du Grand Paris en fonction des changements toujours plus rapides de la société.

À partir des atouts considérables de la région capitale, le projet de loi du Grand Paris tend à répondre à trois difficultés :

– les potentiels de la région capitale, moteur de l'économie française avec un tiers du PIB national, n'ont pas de visibilité mondiale, et sont donc insuffisamment attractifs, dans une économie mondialisée fortement concurrentielle ;

– la cohésion sociale de la région capitale est malmenée et la banlieue a été historiquement négligée ;

– le système de transports en métro et Réseau Express Régional (RER) est actuellement à la limite de la rupture.

Il est urgent d'agir pour corriger ces faiblesses, mais dans le cadre d'une stratégie à moyen terme, afin que les réponses apportées ne soient pas caduques le jour de leur mise en œuvre. Les potentiels existants et ceux qu'il faut renforcer ont été cartographiés, permettant d'identifier une dizaine de territoires de développement stratégiques sur lesquels il s'agirait de porter l'effort, plutôt que de créer des pôles *ex nihilo*. L'objectif consiste à y libérer au mieux les énergies et donner toutes leurs chances de développement aux potentiels considérables existants. Par ailleurs, le projet de loi impulse un vigoureux élan au plateau de Saclay, vivier de la recherche et développement (R&D) pour qu'il devienne le cœur d'une « Silicon Valley » française, au service du pays tout entier.

Concernant les transports, il est proposé de créer un réseau de métro automatique de 130 kilomètres, rapide et sûr, en double boucle, mettant fin au radioconcentrisme du réseau, alors que 70 % des trajets sont effectués de banlieue à banlieue, et qui transportera quotidiennement autant de passagers que le métro parisien. Ce réseau donnera une plus grande efficacité au marché de l'emploi de la métropole urbaine de Paris. Avec une quarantaine de gares, qui desserviront directement des communes représentant environ 5 millions de personnes, ce nouveau réseau ne consiste ni à ne relier que des « champs de patates », ni à seulement permettre à des cols blancs de naviguer entre des pôles de compétitivité, mais répond à une nécessité et à de nouveaux équilibres à venir. Les transports, l'innovation et le développement des territoires sont donc au cœur d'une démarche globale.

Le premier outil mis en place par le projet de loi est l'établissement public « Société du Grand Paris », ayant une double vocation de transport et d'aménagement. Cet établissement public, piloté par l'Etat, repose sur une association, dans la prise de décision, des représentants des collectivités territoriales. Par ailleurs, le projet de loi crée l'établissement public de Paris-Saclay, de type nouveau, scientifique et technologique, qui, aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales, laisse une place importante dans sa gouvernance aux mondes scientifique, académique et économique. Un autre

outil concerne les procédures, ramenées à trois ans au lieu de sept habituellement constatés dans des opérations similaires, tout en garantissant les délais réglementaires et les normes communautaires de consultation du public. Enfin, un nouveau modèle de contrat de développement territorial (CDT) entre l'Etat et les communes est mis en place pour réaliser un aménagement concerté, en sortant de la logique de parcellisation. Le partenariat est donc inscrit au cœur de cette démarche, afin de parvenir à un urbanisme de projet, adapté aux territoires et à leurs habitants, recréant de la ville sur la ville avec un plus grand souci d'harmonie et d'équilibre. Il s'agit enfin de donner un nouvel élan à la réflexion sur le logement dans le Grand Paris, qui est un enjeu crucial : sa situation de pénurie ou son inadéquation constitue un obstacle à l'attractivité de la région parisienne. Enfin, la croissance visée par le projet de loi, fondée sur l'économie de la connaissance, a pour objectif de faire de Paris la capitale mondiale de l'art de vivre.

Plus précisément, les synergies de la cité Descartes, à l'Est de Paris, autour des projets d'éco-construction, visent à faire de ce pôle de développement une vitrine de l'inventivité et du savoir-faire français, et à transformer la manière d'habiter des citoyens de la région capitale, en alliant la technologie et le souci d'un développement durable.

Les innovations technologiques concernent aussi la création et les industries de la création : l'image et les applications dans le domaine du cinéma, de l'animation, des jeux, des arts de la scène ou de la musique, la numérisation et la protection du patrimoine, la technologie appliquée aux fleurons de l'industrie d'art.

Mais il est nécessaire d'assurer une cohérence avec les activités traditionnelles. Ainsi, 2 300 hectares de terres à vocation agricole sont protégés à Saclay, comme sont protégés de la spéculation foncière les territoires propices à la création situés sur le territoire de la Plaine Saint-Denis.

L'objectif poursuivi est de mettre l'homme au cœur du projet avec un meilleur habitat, une ville plus harmonieuse, une métropole moins divisée, de meilleures conditions de transports, des opportunités de travail, d'études, de culture, plus nombreuses et plus accessibles à temps de transport équivalent, un désenclavement de zones oubliées et marginalisées. En particulier, le nord de Paris, dont la situation de ghettoïsation est intolérable, pourrait devenir une des chances de la région capitale. Le territoire de Pleyel est ainsi emblématique avec le projet d'une future gare internationale, reliant Paris au reste de l'Europe et aux aéroports internationaux et une perspective de développement majeure sur un territoire où coexistent 130 cultures d'origines ethniques différentes.

Les discussions constructives lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale ont permis de dégager un consensus autour de l'idée que la réussite du Grand Paris ne serait pas seulement celle d'une région, mais celle de toute la France. Disposer d'une ville-monde dynamique et attractive contribue

puissamment à la croissance française, permet d'attirer de nouveaux talents dans la recherche et l'innovation, rend les liaisons de transports plus fluides, plus rapides non seulement dans la région parisienne, mais entre Paris et les régions et le reste du monde. Ces discussions ont permis aussi de mieux expliquer la nature des contrats de développement territorial (CDT), et de montrer les progrès qu'ils apportaient dans une logique de partenariat entre l'Etat et les communes ou groupements de communes, et non dans une logique de recentralisation.

Le projet du Grand Paris n'est en effet pas un projet de gouvernance de la région capitale, le Président de la République, le 29 avril 2009, ayant clairement indiqué qu'il s'agissait d'un projet de développement du Grand Paris, qui devait précéder la gouvernance et que des propositions concernant celle-ci ne pourraient être faites qu'ultérieurement. Au demeurant, de telles dispositions devraient être soumises d'abord au Sénat.

La discussion à l'Assemblée nationale a également permis de préciser le projet initial, concernant l'interconnexion du réseau de métro automatique avec le réseau existant, et sur le financement du nouveau réseau, indépendant des mesures améliorant et modernisant les infrastructures existantes, qui sont de la compétence de la Région. Le rôle de la Commission nationale du débat public (CNDP) dans l'organisation de la consultation du public, plusieurs millions de citoyens étant concernés, et la place accordée à l'expression des élus ont également été précisés. La place de l'Atelier International du Grand Paris a été confortée.

Un large débat s'est alors instauré.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est inquiété de quelques incohérences entre le discours du secrétaire d'Etat et le contenu du texte adopté par l'Assemblée nationale, et a souhaité faire six observations :

– concernant le financement du Grand Paris, si, *a priori*, l'investissement relève de l'Etat, les coûts d'entretien et de fonctionnement relèveront certainement des collectivités territoriales. En outre, quels moyens l'Etat pourra-t-il dégager pour financer ce projet ?

– de quelle manière le projet du Grand Paris s'articule-t-il avec les projets de la région d'Île-de-France, inscrits dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), avec ceux des grandes intercommunalités et avec les réseaux de transport existants ;

– si l'Assemblée nationale a précisé le régime des CDT qui vont permettre à l'établissement public « Société du Grand Paris » d'organiser l'aménagement dans les zones des nouvelles gares, des adaptations doivent encore être apportées et ces contrats ne doivent pas dériver vers des contrats léonins ;

– il est indispensable de mieux prendre en compte la problématique du logement, particulièrement importante en Île-de-France ;

– il convient également de mieux intégrer les propositions de l’atelier international du Grand Paris ;

– quelle est l’articulation entre le dernier titre du projet de loi consacré au plateau de Saclay et les autres titres dédiés au Grand Paris.

En réponse, **M. Christian Blanc** a apporté les précisions suivantes :

– l’Etat assurera le financement de la construction du réseau automatique à grande capacité en double boucle. Une dotation en capital, dont le Président de la République annoncera prochainement le montant, permettra à l’établissement public du Grand Paris de lever une série d’emprunts devant être remboursés sur une quarantaine d’années, pour couvrir ses besoins de financement. Ce schéma financier est semblable à celui utilisé dans le passé pour la construction du réseau métropolitain parisien. Le projet doit contribuer à créer des richesses nouvelles, et si la valorisation foncière permise par la création de nouvelles infrastructures est inconnue, les expériences de projets similaires en Allemagne ou en Grande-Bretagne, avec la nouvelle gare de Londres, laissent penser que cette valorisation foncière apporterait une forte contribution à l’amortissement financier des infrastructures ;

– si les infrastructures de transport ferroviaire seront financées par l’Etat, y compris le remboursement de la dette liée à l’investissement, les charges d’exploitation et d’entretien seront en revanche supportées par l’autorité organisatrice de transport, étant précisé que ces charges seront probablement très inférieures aux sommes investies par l’Etat. Par ailleurs, le Gouvernement veillera à garantir une parfaite connexion entre les nouvelles lignes et le réseau de transport existant et il s’engage à transférer à la région francilienne le matériel roulant affecté au nouveau réseau ;

– s’agissant de l’articulation entre le projet de loi et le schéma de développement de la région Île-de-France (SDRIF), il convient de rappeler que la loi dispose que ce schéma, élaboré par le conseil régional, doit être ensuite approuvé par le Gouvernement puis transmis au Conseil d’Etat avant d’entrer en vigueur. L’actuel schéma datant de 1994, une procédure de révision a été engagée en 2008, qui s’est heurtée au refus du Gouvernement de transmettre le projet de schéma à la Haute juridiction, au motif que le texte manquait d’ambition pour la région capitale. Suite au discours du Président de la République le 29 avril 2009, un accord avait été trouvé entre le président du conseil régional et le Gouvernement afin d’élaborer un schéma satisfaisant les intérêts des deux parties, mais le projet de texte n’a finalement pas été présenté en assemblée plénière du conseil régional comme il était prévu. Toutefois, la situation devrait évoluer favorablement à l’issue des élections régionales de mars prochain ;

– concernant les projets portés par les structures d’intercommunalité, l’objectif du Gouvernement est de les intégrer pleinement dans le projet d’ensemble du Grand Paris. Ainsi, le pôle scientifique et technique de la cité Descartes à Marne-la-Vallée, regroupant 12 000 chercheurs et ingénieurs spécialisés sur la question du développement durable, et dont la renommée est

bien plus grande à l'international qu'en France, ne doit plus souffrir d'un manque de coordination et d'implication des élus locaux. Par ailleurs, une équipe d'experts s'attache à mettre en valeur les atouts du pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise Val-d'Oise, qui bénéficiera de la proximité du futur canal Seine Nord Europe ;

– quant aux contrats de développement territorial, qui constituent une nouveauté en droit français, ils seront fortement encouragés par le Gouvernement et ne se limiteront pas au développement économique des territoires traversés par les nouveaux réseaux de transport. L'opposition à l'Assemblée nationale a d'ailleurs publiquement salué l'intérêt de ces nouveaux contrats.

M. Laurent Béteille, soulignant que ce projet de loi répond à une préoccupation récurrente des Franciliens, a estimé que seul l'Etat a la légitimité et la capacité financière pour mener un chantier de cette envergure. Il s'est néanmoins interrogé sur la genèse du tracé de la double boucle et a fait part de sa surprise quant aux choix opérés au sud-est de Paris. A cette occasion, il a craint que le passage par la capitale pour rejoindre Orly demeure une obligation pour les habitants de l'Essonne même lorsque la double boucle sera réalisée.

Mme Nicole Bricq, secrétaire, rappelant que la question du financement du réseau de transport du Grand Paris est un enjeu essentiel, a souhaité connaître le montant exact de la dotation en capital du futur établissement public « Société du Grand Paris ». A cet égard, elle a indiqué que les travaux de la commission Carrez, auxquelles elle a participé, ont montré que les recettes issues de la valorisation foncière des terrains à proximité des futurs réseaux de transport francilien devraient rapporter moins d'un milliard d'euros. Par ailleurs, elle a craint que la répartition des rôles entre l'Etat et la région en matière d'infrastructures de transport préjuge des choix du Gouvernement sur la question de la réforme territoriale en Île-de-France. Elle a jugé inacceptable que l'autorité organisatrice des transports supporte les coûts d'entretien et d'exploitation du futur réseau, dont la conception et les caractéristiques techniques seront décidées uniquement par l'établissement public « Société du Grand Paris ». S'agissant du plan de mobilisation de la région francilienne, récemment voté après une très longue concertation, elle s'est interrogée sur l'articulation de ce plan et du projet de loi à moyen et long termes. Enfin, elle s'est opposée aux propos du secrétaire d'Etat au sujet de la cité Descartes, estimant que tous les élus locaux, notamment de Seine-et-Marne, ont toujours été conscients du potentiel exceptionnel de ce pôle.

M. Dominique Braye, soulignant l'urgence d'un projet ambitieux pour la région francilienne, a exhorté le Gouvernement à prendre des mesures pour construire de nouveaux logements afin de répondre aux attentes fortes des habitants. Saluant l'implication des députés sur cette question lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, il a souhaité savoir si l'objectif, défendu par le Président de la République et le Premier ministre, de

construire 70 000 logements par an dans la région capitale, sera maintenu et traduit dans les faits. Membre des Etats Généraux du logement en Île-de-France, il a rappelé que le préfet de région, à l'instar des autres participants, souhaite que des chantiers de construction de logements soient très rapidement lancés.

M. Philippe Dallier, a regretté que le projet de loi n'aborde pas les questions de gouvernance du Grand Paris et exprimé la crainte que la réforme des collectivités territoriales ne bloque la mise en place future du Grand Paris par l'obligation d'achever, d'ici au 31 décembre 2011, le schéma départemental de l'intercommunalité, même en petite couronne parisienne. A titre d'exemple, il a expliqué que l'absence de gouvernance pourrait contrarier les objectifs affichés, d'une part, de création de logements et de mixité sociale dans l'habitat, d'autre part, de désenclavement de territoires, citant le cas des communes de Clichy et Montfermeil concernées par trois projets concurrents : ceux du projet de loi, du conseil général de Seine-Saint-Denis et du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). En conséquence, il a souligné que l'absence de gouvernance pourrait aboutir à des décisions contraires au principe d'efficacité de la dépense publique.

Il a enfin redouté que le texte ne favorise le développement économique des seuls territoires autour des gares du futur métro.

M. Jacques Gautier a noté avec regrets que le projet de loi, en se focalisant sur la création d'un métro automatique en Île-de-France, semblait en retrait par rapport aux ambitions initiales du Président de la République en matière d'emploi et de logement. Il s'est toutefois réjoui que l'article 7 du projet de loi ouvre des perspectives intéressantes en permettant à l'établissement public « Société du Grand Paris » d'exercer des missions d'intérêt général allant au-delà de sa compétence en matière de transports.

En réponse aux intervenants, **M. Christian Blanc** a précisé que les trois objectifs ayant présidé à la création du Grand Paris étaient le développement des liaisons directes de banlieue à banlieue, la création d'un métro circulaire interconnecté avec la ligne 14 du métro parisien et la connexion des trois aéroports franciliens, à savoir ceux de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Il a également rappelé les points suivants :

– il est nécessaire d'interconnecter le futur réseau du métro circulaire aux autres réseaux de transport public d'Île-de-France ;

– la mise en œuvre du Grand Paris, projet structurant essentiel pour le développement national, justifie pleinement l'implication financière de l'Etat ;

– le projet de loi préserve les compétences du STIF en tant qu'autorité organisatrice de transports compétente pour fixer la tarification et financer elle-même et seule des projets, sauf dans le cadre du contrat de projets

Etat-région qui prévoit une contribution de l'Etat sur des projets stratégiques précis ;

– s'agissant du phasage du projet, il est nécessaire de mettre en place les infrastructures de transports dans un délai de treize ans ;

– il est essentiel de valoriser les « clusters » de la région, tels que la Cité Descartes, encore insuffisamment connue des Franciliens ;

– l'objectif de création de 70 000 logements par an ne doit pas être imposé par l'Etat mais implique, au contraire, l'intervention volontaire des collectivités territoriales ;

– il est souhaitable de trouver un mode de gouvernance adapté aux spécificités fortes de la région capitale ;

– le projet du Grand Paris ne saurait se résumer aux territoires situés autour des 40 gares du futur métro ;

– certains articles du projet de loi visent d'autres préoccupations que le transport, en particulier l'article 7 concernant les compétences de la « Société du Grand Paris » ainsi que l'article 18 sur les contrats de développement territorial.

M. Jacques Mahéas s'est inquiété du sort réservé à l'est parisien dans le projet de loi, l'ouest lui paraissant favorisé. Il a regretté ainsi que la ville de Cergy-Pontoise, dans le Val-d'Oise, ait été préférée à celle de Neuilly-sur-Marne, en Seine-Saint-Denis, pour l'implantation du Centre national de conservation, de restauration et de recherches patrimoniales en Île-de-France.

Par ailleurs, selon lui, le projet de loi n'établit pas de liens suffisants entre le transport, l'emploi et le logement d'une part, le projet du Grand Paris et les projets des collectivités territoriales d'autre part, l'établissement public « Société du Grand Paris » et les communes franciliennes enfin. Il a également regretté que le financement des ambitions de ce projet ne soit pas clairement chiffré par le Gouvernement.

Mme Catherine Dumas a estimé nécessaire que la réalisation du Grand Paris donne lieu à une nouvelle « géographie culturelle » de l'Île-de-France. A ce titre, elle a souhaité connaître les intentions du Gouvernement quant à la mise en place d'un « pôle d'excellence de la création », sur le modèle des pôles de compétitivité, tel qu'elle l'a proposé dans son rapport sur les métiers d'art, d'excellence et du luxe et les savoir-faire traditionnels, remis au Premier ministre en septembre 2009.

M. Christian Cambon a souligné l'intérêt du projet de loi, en tant qu'il vise à définir un réseau de transport en commun qui relie les territoires franciliens sans obliger les voyageurs à transiter par la capitale. Cependant, il sera nécessaire de mettre ce projet en cohérence avec les différents projets de la région et des autres collectivités territoriales. En outre, il a fait observer la différence du tracé de la « double boucle » prévu à l'est avec celui qui est prévu à l'ouest, ce dernier s'avérant plus proche de Paris. Or, chaque jour, les

automobilistes de l'est francilien rencontrent de très importantes difficultés de circulation. L'articulation du projet du Grand Paris aux projets locaux, comme celui de la gare du Val de Fontenay, contribuerait à y remédier.

D'autre part, il s'est fait l'écho de craintes, exprimées par les élus locaux, en ce qui concerne l'impact du projet de loi sur la maîtrise foncière et l'urbanisation des communes d'assiette des gares du futur métro automatique.

Mme Éliane Assassi a considéré que les habitants franciliens sont les « grands oubliés » du projet de loi. Ainsi, elle a déploré les lacunes du texte en matière de logement, en particulier en ce qui concerne le logement social, d'emploi et d'environnement. De même, la place réservée aux élus locaux dans les instances dirigeantes de l'établissement public « Société du Grand Paris » est insuffisante. Par ailleurs, eu égard à l'importance des fonds qui devront être mobilisés pour le financement du nouveau métro, elle s'est interrogée sur l'avenir des projets de la région d'Île-de-France pour la rénovation et le prolongement des lignes existantes de transport en commun. Enfin, quel sera l'impact de la réforme des collectivités territoriales sur le Grand Paris ?

M. Thierry Repentin a relevé que le Grand Paris intéresse l'ensemble des Français, et non seulement les habitants de l'Île-de-France, ne serait-ce que du fait des modalités de son financement par l'Etat. Il s'est demandé si d'autres métropoles françaises pourraient bénéficier de projets comparables. Par ailleurs, il a estimé que le ministre, dans ses interventions précédentes, était resté évasif sur une meilleure prise en compte de la question du logement dans le projet de loi. Dans quelle mesure le Gouvernement serait-il prêt à inscrire dans ce texte l'engagement du Président de la République sur la construction de 70 000 logements par an ? En particulier, comment seront traités les enjeux spécifiques, d'une part, du développement de l'habitat dans le pourtour des gares de la « double boucle » et, d'autre part, du logement étudiant ?

En réponse à ces interventions, **M. Christian Blanc** a indiqué que :

– le coût pour l'Etat des infrastructures prévues par le projet de loi s'élève à 21 milliards d'euros, auxquels s'ajouteront les investissements de la région d'Île-de-France, pour un financement global à hauteur de 35 milliards d'euros environ ;

– le projet du Grand Paris tend à « rééquilibrer » le territoire francilien, notamment l'est et l'ouest de la capitale, grâce au nouveau réseau de métro prévu ;

– la proposition d'un « pôle d'excellence de la création » trouve pleinement sa place dans ce cadre ;

– la cohérence du Grand Paris avec les projets de la région d'Île-de-France devra être recherchée, le moment venu, dans la mesure où les interlocuteurs du Gouvernement le voudront bien. Quoi qu'il en soit, le projet de loi n'affecte pas les compétences de la région et du STIF, de sorte qu'il ne

revient pas à l'Etat d'organiser l'ensemble du maillage des transports publics franciliens ;

– un projet de l'envergure de celui du Grand Paris inspire nécessairement certaines craintes. Toutefois, le projet de loi laisse aux communes intéressées toute latitude pour s'associer à un contrat de développement stratégique : elles détermineront le périmètre comme les objectifs de ces nouveaux documents ;

– ce projet de loi, en particulier, constitue un atout essentiel pour le développement économique, social et culturel de la Seine-Saint-Denis ;

– les débats en commission et en séance publique pourront permettre, en tant que de besoin, de préciser le rôle des élus au sein de l'établissement public « Société du Grand Paris » ;

– la situation du Grand Paris, en Europe, n'est comparable qu'à Londres. Il s'agit, dans les deux cas, d'une « ville monde », caractérisée par l'ampleur de son potentiel d'attractivité. Toutefois, l'expérience du Grand Paris pourra certainement être mise à profit pour le développement d'autres régions françaises particulièrement dynamiques, par exemple la région Rhône-Alpes ;

– il serait envisageable de définir dans la loi des objectifs relatifs au logement en Île-de-France, pour autant que l'esprit contractuel qui est celui du projet soit respecté.

**Audition de M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional
d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)
(mercredi 27 janvier 2010)**

La commission a procédé à l'audition de **M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)**. **M. Jean-Paul Huchon**, rappelant que la région d'Île-de-France concentre 60 % des voyageurs français, a considéré que le projet de loi relatif au Grand Paris ne concerne pas seulement les élus franciliens mais constitue un enjeu d'intérêt national.

Ce projet aurait pu marquer un moment important dans le processus de décentralisation entamé dans les années 1980 et approfondi sous le gouvernement de M. Jean-Pierre Raffarin. Mais des blocages sont apparus et ne sont toujours pas levés. L'opposition du conseil régional au projet de loi relatif au Grand Paris ne relève pas de considérations électorales mais repose sur des objections de fond qui ont été largement évoquées auprès du secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale et devant le Parlement. Le développement de la région capitale n'est pas l'apanage du secrétariat d'Etat car le conseil régional a entrepris la révision, depuis cinq ans, du schéma de développement de la région Île-de-France (SDRIF) élaboré en 1994. Il convient d'ailleurs de rappeler que ce

schéma, toujours en vigueur, n'a pas été complètement appliqué ces quinze dernières années, d'où un bilan globalement mitigé.

En prolongement d'un travail collectif avec l'ensemble des acteurs franciliens, le projet de révision du schéma a poursuivi de nombreux objectifs aussi différents que la création d'une métropole compacte, une meilleure articulation entre les grands territoires, le développement des centres de recherche ou encore une coordination accrue entre la région francilienne et les autres régions françaises. En particulier, le projet de schéma a été élaboré à partir d'un objectif ambitieux en matière de logement, à savoir la construction de 60 000 logements par an, soit un doublement du rythme actuel. A cet égard, **M. Jean-Paul Huchon**, président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, a rappelé que la question du logement était non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu économique. En effet, les responsables des grandes entreprises du CAC 40 lui ont instamment demandé de promouvoir la construction de nouveaux logements afin d'accroître l'attractivité de la région francilienne. Le projet de schéma a également poursuivi comme objectif la fin de l'étalement urbain avec notamment la construction prioritaire de bureaux et de logements autour des gares.

Considérant que le projet de révision du schéma permettrait d'atteindre, en vingt ans, une qualité de service dans les petite et grande couronnes aussi satisfaisante que celle actuellement observée dans Paris *intra muros*, il a ensuite tenu à rappeler que ce document accordait la priorité aux transports collectifs à travers :

- la rénovation du réseau existant (en particulier le prolongement du RER E à l'ouest et l'amélioration de la ligne 13 du métro) ;

- la création de rocade Arcs Express (à long terme quatre rocades sont prévues, à court terme deux projets devraient rapidement être lancés à savoir l'Arc Express Sud reliant le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, et l'Arc Express Nord raccordant la Seine-Saint-Denis à La Défense) ;

- le développement des transports collectifs en sites propres (grâce à des projets de bus à haute qualité de service et à neuf projets de tramway) ;

- les projets ambitieux de tangentiels, notamment, au nord, entre Bobigny et Sartrouville et, à l'ouest, entre Achères et Saint-Cyr-l'Ecole, pour lesquels la région participe, de manière générale, à hauteur de 70 % pour les infrastructures ;

- enfin, le raccordement du réseau TGV avec le réseau de voyageurs franciliens.

Rappelant que, avant de faire de Paris une « ville-monde », il fallait relever les défis d'une « ville à vivre », il a considéré que le projet de SDRIF répond aux préoccupations quotidiennes des Franciliens et il a constaté avec satisfaction que, à l'issue de l'enquête publique, les dix-neuf commissaires enquêteurs ont émis à l'unanimité un avis favorable sur ce sujet.

Ce document, adopté le 25 septembre 2008, par le conseil régional, a ensuite été transmis au Gouvernement comme l'impose la législation. Toutefois, à la suite de l'absence de réponse du Gouvernement, et afin de remédier à l'incertitude qui en découle pour les acteurs économiques de la région francilienne que déplorent aussi bien le MEDEF que le Conseil économique, social et environnemental, le conseil régional a décidé de déposer un recours devant le Conseil d'Etat.

Par ailleurs, il a rappelé que le plan de mobilisation de la région d'Île-de-France en matière de transports nécessitera 18 milliards d'euros environ, dont 12 à 13 milliards seront supportés par les collectivités territoriales, le solde devant être pris en charge par l'Etat qui, pour l'instant, n'a pas garanti sa participation, ni permis à ces collectivités d'emprunter sur les marchés financiers.

M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, a ensuite présenté ses griefs contre le projet de double boucle proposé par le projet de loi :

– de manière générale, ce texte traduit une « forme d'incompréhension de la décentralisation », et même « un déni de décentralisation » car il y a eu un défaut patent de concertation avec les élus locaux, et l'étude d'impact est inexistante ;

– alors que le Président de la République s'était montré favorable à un métro essentiellement aérien, le projet actuel donne sa préférence à un tracé essentiellement souterrain ;

– les difficultés liées à l'étalement urbain ne sont pas correctement prises en compte ;

– le maillage avec le réseau existant est insuffisant ;

– le projet du secrétariat d'Etat privilégie excessivement les relations entre zones de travail en reliant les pôles de compétitivité entre eux, contrairement au projet de SDRIF qui met l'accent sur les liaisons entre le domicile et le lieu de travail des Franciliens ;

– le financement de la double boucle n'est pas garanti, le grand emprunt national étant muet sur cette question, et il faut éviter un financement au travers d'une forme de spéculation foncière qui irait à l'encontre des objectifs de la région en termes de construction de logements ;

– le projet du secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale n'est pas articulé avec le plan de mobilisation pour les transports, contrairement aux préconisations du rapport du député Gilles Carrez.

Puis, **M. Jean-Paul Huchon** a regretté que la distinction, au sein de la RATP, entre ses missions d'opérateur et de concepteur ne soit pas suffisamment claire. Soulignant la forte cohérence du réseau de transports publics en Île-de-France, enviée par les autres capitales européennes, il a rappelé la proposition qu'il a faite au Gouvernement d'abandonner l'idée de créer, *ex nihilo*, un établissement public de la « Société du Grand Paris », qui serait assimilé à un

« clone de la RATP » au profit d'une modification du statut du STIF, qui est l'unique autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Plus précisément, il propose la coexistence de deux conseils d'administration au sein de cette structure dont l'un serait exclusivement consacré au projet du Grand Paris et accorderait une place aux représentants de l'Etat dans la mesure où ce dernier finance l'intégralité des infrastructures de la double boucle. Le STIF a fait la preuve de son efficacité et le professionnalisme de son personnel n'est plus à démontrer.

Concernant les contrats de développement territorial (CDT), il a considéré que l'Etat était très largement en position de force, le préfet ayant la faculté de rendre obligatoires à terme ces contrats « léonins ». Par ailleurs, il a estimé que leur mise en conformité avec les règles d'urbanisme existantes prendra environ trois années, remettant ainsi fortement en cause leur raison d'être. Enfin, il a estimé que rien ne s'opposait à ce que les CDT soient intégrés dans le SDRIF.

S'agissant de la question du logement, il a constaté que l'établissement public foncier régional fonctionne correctement dans cinq départements et a permis de créer de nombreux logements et de multiples surfaces de bureaux.

Concernant le développement du plateau de Saclay, le conseil d'administration du STIF examinera le 7 février 2010 le projet de création d'une autorité organisatrice de transport déléguée sur cette zone, répondant ainsi aux préoccupations traduites par l'article 29 du projet de loi. A cette occasion, il a souhaité que le Sénat se penche sur cet article et mette fin à une « aberration » qui consiste à permettre à la loi d'empiéter sur les prérogatives du STIF.

En conclusion, il a souligné l'appréhension négative qu'il avait du projet de loi et a souhaité que, à l'issue des élections régionales de mars prochain, le Gouvernement relance le dialogue avec le conseil régional d'Île-de-France afin de faire aboutir le projet de révision du SDRIF.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a interrogé M. Jean-Paul Huchon sur quatre points :

– en réponse aux propos de M. Jean-Paul Huchon, estimant que l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale n'avait permis aucune amélioration, il a fait valoir que les députés avaient rendu le texte moins directif, évoquant l'articulation du Grand Paris et des projets de la région, le financement et le rôle des élus dans les contrats de développement territorial (CDT) ;

– la taxation des plus-values foncières liées à la réalisation des infrastructures peut-elle constituer une source importante de financement ?

– comment le tracé prévisionnel de la « double boucle » peut-il être mis en cohérence avec le plan de mobilisation dressé par la région ?

– s'agissant du SDRIF, un accord semblait possible au cours de l'été 2009 entre le conseil régional et l'Etat, sur la base d'une validation du SDRIF et de sa révision immédiate. Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'aboutir ?

M. Jean-Paul Huchon a apporté les éléments de réponse suivants :

– les progrès enregistrés à l'Assemblée nationale ont été minces : les principes en matière de gouvernance n'ont pas été revus ; le SDRIF n'est toujours pas pris en compte par l'Etat ; aucune avancée n'a été faite en matière de logement, les CDT restent très contraignants pour les communes concernées ;

– sur le plan financier, aucune articulation entre le plan de mobilisation de la région et le « grand huit » n'est possible à ce jour, à moins que les propositions du rapport de M. Gilles Carrez ne soient mises en œuvre. Sur le plan technique, c'est-à-dire sur le plan des tracés, alors qu'une concertation importante a eu lieu sur le projet « Arc Express » et qu'un accord a été trouvé tant sur le tracé que sur les villes traversées et sur les gares, le plan de M. Christian Blanc ne comprend aucune identification du tracé, des gares, ou même du matériel utilisé. Le tracé de la « double boucle » peut être rendu compatible avec le plan de mobilisation sur trois points : la prolongation d'Eole à l'ouest ; la prolongation de la ligne 14 jusque Saint-Ouen ; le projet Arc Express, même s'il n'y a pas encore de compatibilité sur le tracé ;

– une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAURIF) a évalué à moins de 100 millions d'euros les recettes issues d'une taxation des plus-values foncières, le rapport de M. Gilles Carrez estimant quant à lui ces recettes aléatoires et surévaluées ;

– l'accord sur le SDRIF n'a pas été possible du fait d'une opposition de la majorité régionale, suite à des propos déplaisants du secrétaire d'Etat à l'encontre de la région. Le conseil régional a cependant été quasiment unanime pour déférer devant le Conseil d'Etat le refus de transmettre le SDRIF au Conseil d'Etat.

M. Yves Pozzo di Borgo a estimé que, entre 2001 et 2007, le taux de croissance de la région d'Île-de-France avait été nettement inférieur à celui d'autres grandes métropoles mondiales. Il a rappelé que le groupe centriste avait été le seul groupe du Conseil de Paris à s'être opposé au SDRIF en 2007, estimant qu'il ne s'appuyait pas sur une réelle ambition économique pour la région. Il a regretté que le développement économique de la région se soit toujours fait à partir du centre de Paris, saluant l'originalité du « grand huit » de ce point de vue : le SDRIF constitue selon lui un plan reposant sur l'existant, alors que le projet du Grand Paris constitue un pari sur l'avenir.

M. Christian Cambon a regretté le déséquilibre entre l'est et l'ouest parisiens, notamment en matière de transports et d'emplois. S'agissant du SDRIF, il a estimé que le Gouvernement lui reprochait son manque d'ambition économique ainsi que le refus de densification du noyau central. Il a indiqué que, s'il n'était pas séduit à 100 % par le projet relatif au Grand Paris qui porte avant tout l'ambition d'un grand réseau de transport pour Paris et la grande banlieue, le plan a le mérite d'offrir un potentiel de développement pour les grande et petite couronnes. Le Grand Paris doit cependant se combiner avec l'amélioration des réseaux de transport existants. A ce propos, il s'est interrogé sur la compatibilité du Grand Paris avec les projets régionaux.

Concernant le financement du projet, **Mme Nicole Bricq** a posé les deux questions suivantes :

– s’agissant de la participation de l’Etat au renouvellement des contrats de projet : ce dernier sera-t-il en mesure de dégager des financements à hauteur de l’hypothèse de M. Gilles Carrez ?

– quelle sera la capacité d’emprunt de la « Société du Grand Paris » ? Pourrait-elle demander un effort à la région ?

Après avoir qualifié d’ambitieux le discours du Président de la République du 29 avril 2009, **M. Jean-Pierre Caffet** a rappelé que le principal objectif du projet de loi était la croissance économique. Il a estimé que relier les différents pôles de développement d’Île-de-France ne serait pas vecteur de croissance.

S’agissant du logement, il a regretté le refus du secrétaire d’Etat d’avancer sur cette question essentielle, notamment au vu des objectifs de croissance et de créations d’emplois du projet. Par ailleurs, il a déclaré n’être point opposé au retour de l’Etat au sein des structures de gouvernance du STIF.

Après avoir rappelé que la majorité des collectivités territoriales des Yvelines avait rejeté le SDRIF car il ne prenait pas en compte certains projets importants en matière de transport, **M. Dominique Braye** a estimé que les problématiques de logement, de transports et d’emploi étaient intimement liées. Il a regretté l’absence de dispositions relatives au logement dans le projet, rappelant que le secrétaire d’Etat avait pris des engagements sur ce point à l’Assemblée nationale. Enfin, il a souligné que les CDT visaient à une mise en compatibilité et non à une mise en conformité des documents d’urbanisme, processus pouvant durer de six à huit mois.

Soulignant qu’il était nécessaire de trouver un équilibre entre emploi et logement, **M. Jacques Mahéas** a relevé que certaines zones de la Seine-Saint-Denis n’étaient pas reliées par le réseau de transport à certains pôles d’emploi comme Roissy ou Marne-la-Vallée et il a indiqué comprendre la réaction de certains élus de ce département suite à l’annonce de l’éventuelle réalisation d’une telle liaison *via* la « double boucle ». Enfin, s’agissant de la liaison Noisy-le-Sec-Sucy-en-Brie par la SNCF, il a regretté que rien ne soit encore décidé et souligné qu’un consensus était nécessaire sur ce projet.

Considérant, à son tour, que le fait de relier les pôles de compétitivité entre eux ne suffirait pas à créer de la croissance, **Mme Dominique Voynet** a souligné que, pour permettre la création de nombreux emplois, une offre de logement adaptée devait être offerte. En conséquence, elle a mis en avant les nécessaires diversité et mixité en matière de logement. Elle a estimé que la faiblesse du projet de loi était qu’il ne répondait pas à la tension existante entre les préoccupations actuelles en matière de transport et un projet de long terme. Enfin, elle a regretté l’inadaptation des procédures d’autorisation en matière d’urbanisme commercial.

Après avoir exprimé la crainte que ce projet ne conduise à centraliser les richesses en Île-de-France, **Mme Brigitte Gonthier-Maurin** a rappelé le contenu de l'article 10 du projet de loi qui vise à ce que les réserves foncières puissent être entamées, y compris à titre gratuit, par la « Société du Grand Paris ». Elle a estimé que le projet conduirait à la mise en concurrence de territoires entre eux, à la création de nouvelles zones de non-développement et qu'il serait donc, comme d'autres réformes menées par le Gouvernement, la source de nouvelles inégalités.

En réponse à l'ensemble des intervenants, **M. Jean-Paul Huchon** a apporté les éléments de réponse suivants :

– le SDRIF ne comporte aucun objectif en matière de taux de croissance mais des objectifs en matière de taux d'emploi par département validés par chaque département. En extrapolation, ils correspondent à un objectif de croissance de 2 %. Il a rappelé que le taux de croissance francilien a toujours été supérieur au taux national. Il s'est déclaré sceptique quant à l'impact en matière de croissance de la mise en lien des pôles de développement, soulignant par ailleurs le potentiel de développement de la Seine-Saint-Denis. Estimant impossible de développer la région en laissant certains territoires à l'abandon, il a indiqué que le polycentrisme était le choix fait dans le cadre du SDRIF ;

– le SDRIF doit être adapté sur la base des conclusions du rapport de M. Gilles Carrez qui permet de financer le plan de mobilisation. Il a estimé indispensable d'améliorer les lignes existantes, à l'exemple des investissements de la région en faveur de la ligne Éole, avant de créer un nouveau réseau desservant des pôles de développement potentiels ;

– le président du conseil régional ne préside le STIF que depuis mars 2006, alors que la gouvernance en matière de transport a été marquée par l'inertie et l'incurie pendant les trente années précédentes ;

– les CDT peuvent être utilisés dans le cadre du SDRIF avec des cahiers des charges précis. Il a indiqué réfléchir à un pacte avec les maires bâtisseurs, visant à leur donner la priorité en facilitant la construction d'équipements, notamment scolaires et sociaux, indispensables ;

– le SDRIF présente l'avantage d'être prescriptif : l'Etat doit donc prendre ses responsabilités ;

– un syndicat semblable au STIF pourrait utilement être créé dans le domaine du logement s'il était doté de pouvoirs réglementaires. En matière de respect de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), la région devrait disposer d'un pouvoir réglementaire, du fait de l'absence d'action des préfets en la matière ;

– à la fin de la construction du « grand huit », l'Etat remettra en gestion l'équipement au STIF, mais sans aucune garantie sur l'étanchéité du financement de l'investissement.

Audition de MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice-présidents, et de M. Gilles Catoire, secrétaire général, de l'Association des maires d'Île-de-France (mercredi 27 janvier 2010)

Puis, la commission a procédé à l'audition de **MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice présidents de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF), et de M. Gilles Catoire, secrétaire général de cette association.** Après avoir prié les membres de la commission spéciale de bien vouloir excuser l'absence de M. Claude Pernes, président de l'Association des maires d'Île-de-France, **M. Michel Teulet**, vice-président de l'AMIF a tout d'abord précisé que l'AMIF, regroupant la quasi-totalité des 1 281 maires de la région, était une association pluraliste d'élus et n'avait donc pas de position unique. Il a cependant relevé deux points de consensus au sein de cette association dans le cadre de la réflexion sur le Grand Paris : le rôle irremplaçable des maires dans la mise en place de ce projet et la nécessaire solidarité qui doit permettre de remédier, par des ajustements, aux inégalités présentes dans les territoires. Le montant de la taxe professionnelle, émanant, dans la petite couronne, à 80 % de Paris et du département des Hauts-de-Seine et à 20 % du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, est révélateur de ce phénomène de déséquilibres économiques entre les territoires.

Il a ensuite apporté un certain nombre de précisions :

- ces déséquilibres résultent, pour la plupart d'entre eux, des différents aménagements de développement économique intervenus dans le passé, certains territoires « interstitiels » n'en ayant pas bénéficié au même degré ;
- la région d'Île-de-France constitue intrinsèquement une force justifiée par sa vocation de capitale européenne ;
- les pôles de développement doivent prendre en compte ces espaces interstitiels et les déséquilibres entre les zones est et ouest de la région ;
- la solidarité financière doit jouer entre les différents territoires d'autant plus que les salariés des entreprises versant la taxe professionnelle viennent généralement de ces espaces interstitiels ;
- l'unité doit présider à un développement économique harmonieux sur l'ensemble du territoire régional.

M. Gilles Catoire, secrétaire général de l'AMIF, a ensuite évoqué plusieurs points :

- les enjeux du débat sur le Grand Paris sont également des enjeux nationaux, qui concernent la France entière, mais aussi internationaux, dans la mesure où l'Île-de-France présente une attractivité économique importante dans le cadre plus vaste d'une compétition internationale ;
- la nécessité ou non de consacrer une loi spécifique à la région d'Île-de-France ;
- le paradoxe qui ressort de la reprise en main de l'Etat centralisé au niveau du Grand Paris alors que, dans le même temps, les populations des

départements et territoires d'outre-mer sont consultées, pour toute modification structurelle, en vertu des articles 72 et 73 de la Constitution ;

– le retard manifeste dans l'organisation territoriale de l'Île-de-France ainsi que dans la mise en place des agglomérations et de l'intercommunalité – hormis les villes nouvelles – qui a plus souvent traduit des conditions d'opportunités plutôt que des logiques fortes ;

– l'absence de consensus politique pour un éventuel regroupement de départements alors qu'on observe un niveau important de coopération entre élus de sensibilités différentes ;

– l'établissement public du Grand Paris réserve une part trop restreinte aux collectivités par le biais d'un représentant unique au sein de son conseil de surveillance ;

– la loi sur le droit au logement opposable (DALO) est inapplicable à ce jour en Île-de-France avec des programmes de démolition-reconstruction dans le cadre du programme de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) qui s'échelonnent sur cinq ans, et le logement n'occupe qu'une place marginale dans les contrats de collectivités ;

– l'AMIF souhaite être réellement partie prenante de la mise en œuvre des projets d'aménagement confiés à la « Société du Grand Paris ».

M. Jacques Jean-Paul Martin, vice-président de l'AMIF, a ensuite présenté ses observations :

– la restructuration des transports en Île-de-France, notamment à Paris et dans la petite couronne, est une nécessité et il faut plutôt privilégier des voies radiales à des rocades ;

– le constat d'un déplacement de la notion de centralité de Paris à la banlieue doit conduire à réfléchir aux déplacements inter et intra-banlieues ;

– si la proposition portée par la « Société du Grand Paris » (SGP) répond à des besoins très forts en matière de transports, il faut veiller à ce que sa mise en œuvre ne soit pas décevante : à cet égard, il est indispensable de ne pas se cantonner au projet initial sur l'organisation de la future rocade automatique avec une quarantaine de stations et une vitesse moyenne de plus de 60 km/h, qui, s'il permet de relier des territoires entre eux, ne suffit pas à développer des territoires déjà denses et qui cherchent à créer de l'emploi là où habitent les gens ; ce projet en l'Etat peut laisser penser que la rocade automatique permettra la liaison entre les aéroports et les territoires de projets plutôt que l'irrigation de tous les territoires ;

– le système de transports mis en place ne doit pas conforter la situation actuelle qui fait des villes de proche banlieue ou de la petite couronne des réservoirs d'habitat au service de territoires de projets ;

– les questions d'inter-stations, de rapidité et de tracé du métro en banlieue doivent être étudiées avec soin ;

– il est satisfaisant que l’Etat participe à un projet qui concerne en réalité tout le territoire, mais un juste équilibre doit être trouvé entre la participation de l’Etat et celle des collectivités, notamment des intercommunalités ;

– les rôles respectifs de l’Etat et des collectivités territoriales dans les contrats de développement territorial sont à préciser dans le sens d’un partenariat complet pour la valorisation du foncier des territoires à développer ;

– l’AMIF souhaite obtenir des précisions sur les rôles respectifs de la « Société du Grand Paris » et la collectivité concernée dans les domaines du droit d’expropriation, des indemnisations, du prix du foncier ;

– un éclairage doit également être apporté sur la valorisation de ces territoires pour déterminer s’il s’agit de valoriser l’activité principalement, ou bien, de façon équilibrée, l’activité et le logement ;

– il existe des déséquilibres en termes de taux d’emploi entre les communes de la petite couronne et Paris et le système de transports mis en place ne doit pas favoriser les transhumances ;

– un tracé de la rocade situé entre 7 et 9 kilomètres du périphérique permettrait la valorisation de la petite couronne ;

– le problème de la liaison du pôle de développement de Val de Fontenay doit être pris en compte, en essayant de relier ce pôle au système de transports conduisant à Marne-la-Vallée ;

– le tracé proposé par la SGP à l’est de Paris permet de désenclaver les territoires à condition qu’il ne se fasse pas au détriment de secteurs déjà porteurs de développement comme celui de Val-de-Fontenay ;

– Orbival a demandé à ce que la tangentielle nord soit prolongée au-delà de Val-de-Fontenay pour rejoindre Orly par le sud de l’Île-de-France ;

– le tracé est intéressant à condition de relier à l’est comme à l’ouest, les pôles de développement à cette rocade rapide et que le maillage soit bien pris en compte par le biais de gares d’interconnexion.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s’est félicité d’entendre le point de vue des maires exprimé par l’AMIF et a ensuite souhaité connaître le point de vue des intervenants sur quatre sujets :

– le rôle des maires, des intercommunalités et des départements au sein des structures de la « Société du Grand Paris », et également au sein de l’établissement public de Saclay ;

– le périmètre des domaines concernés par les contrats de développement territorial ;

– la question d’une taxation des plus-values immobilières liées au financement des infrastructures ;

– l’articulation du plan de mobilisation du conseil régional et de celui de la future rocade automatique en ce qui concerne les méthodes de financement et le niveau des tarifs mis en place.

Lui répondant, **M. Michel Teulet** a exprimé son inquiétude sur plusieurs points :

– il existe un risque que le schéma de transports mis en place par la « Société du Grand Paris » ne favorise le développement économique des gares sans réussir à créer des pôles et des zones d’activité économique entre elles ;

– la participation des collectivités territoriales au financement de ces projets doit éviter d’accentuer les déséquilibres entre les territoires.

Les contrats territoriaux doivent être adaptés à chaque cas, à l’exemple de Monfermeil-Clichy où l’implantation d’une gare doit permettre non seulement de désenclaver, mais aussi d’irriguer le territoire pour éviter un réenclavement ultérieur.

Mme Nicole Bricq a souhaité savoir si ces contrats territoriaux devaient donner lieu à l’établissement d’un cahier des charges.

M. Jacques Jean-Paul Martin a indiqué que chaque contrat devrait effectivement être adapté au territoire de la gare traversée par le transport. La valorisation du foncier qui en résulte ne doit pas bénéficier en intégralité à la « Société du Grand Paris » mais être partagée avec la collectivité d’accueil.

Les conclusions du rapport de M. Gilles Carrez sur le financement du projet de transports du Grand Paris sont très pertinentes, mais il ne faut pas perdre de vue les objectifs de facilité et de liberté de déplacement pour tous les usagers à des prix intéressants.

Le plan de mobilisation de la région d’Île-de-France doit rapidement requalifier et moderniser les transports en commun qui sont aujourd’hui indignes, et il doit être coordonné avec le futur métro automatique, dans une logique de fructueuse complémentarité.

M. Gilles Catoire a souhaité que l’article 8 du projet de loi, concernant la composition du conseil de surveillance de l’établissement public « Société du Grand Paris », prévoit deux représentants, respectivement pour les communes et pour les intercommunalités. La réflexion sur le mode de financement à travers un péage urbain doit être poursuivie. Il s’est également interrogé sur la compatibilité de l’article 15 du projet de loi, prévoyant la délégation de la maîtrise d’ouvrage, avec la législation européenne.

M. Christian Cambon a indiqué qu’il était aujourd’hui nécessaire d’ajouter des gares afin d’apporter des améliorations sensibles au tissu territorial interstitiel en termes de développement économique. Il s’est interrogé sur les améliorations que le Sénat pouvait apporter dans la répartition des responsabilités entre les maires et la « Société du Grand Paris », et il a souhaité savoir si les projets futurs d’aménagement autour des gares devaient être principalement axés sur le logement ou sur le développement économique.

Mme Dominique Voynet s'est demandé pourquoi les territoires en question devraient participer financièrement à ces projets qui relèvent de la responsabilité de l'Etat, puisqu'il s'agit de créer un réseau reliant des pôles de développement économique de niveau mondial. Elle a souhaité obtenir des précisions sur le rôle exact qui serait assigné aux maires dans ce projet ainsi que sur l'articulation prévue entre l'Etat, la « Société du Grand Paris » et les territoires, notamment pour ceux où les pôles seraient créés *ex nihilo* et où il n'y a pas, par définition, de tradition de concertation.

M. Michel Teulet a indiqué que, en dépit de la montée en puissance de l'intercommunalité, la commune devait conserver la maîtrise des questions d'urbanisme et d'aménagement.

Il a souhaité que le futur métro automatique contribue à corriger les déséquilibres est-ouest de la région d'Île-de-France dans le domaine du logement et du développement économique.

M. Jacques Jean-Paul Martin a fait valoir que les contrats de développement territorial devaient prévoir le partage de la valorisation foncière entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il a jugé souhaitable que les communes ne délèguent pas aux établissements publics de coopération intercommunale la compétence en matière d'aménagement.

M. Gilles Catoire a mis en avant le risque qu'en se focalisant sur la question du logement, le contrat de développement territorial ne relègue au second plan le nécessaire développement économique du territoire.

M. Michel Teulet a plaidé pour que l'Association des maires de France, eu égard à sa forte représentativité, fasse partie du conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris ».

M. Jacques Gautier s'est interrogé, d'une part, sur le périmètre qui serait retenu pour les contrats de développement territorial, d'autre part, sur la possible hostilité de la population à l'implantation des gares du futur métro automatique.

M. Michel Teulet a fait valoir que le périmètre devrait être adapté à la réalité des territoires concernés, et que, s'il était en effet possible de prévoir une mobilisation de certaines communes contre la création de gares dans un cœur de ville fortement urbanisé, la plupart d'entre elles voyaient dans l'arrivée d'une gare un formidable outil de développement et d'attractivité.

**Audition de M. Christian de Portzamparc,
architecte, membre de l'Atelier du Grand Paris
(mercredi 3 février 2010)**

La commission a procédé à l'audition de **M. Christian de Portzamparc, architecte, membre de l'Atelier du Grand Paris.**

A titre liminaire, **M. Christian de Portzamparc** a souligné la difficulté d'établir une synthèse des projets de développement pour le Grand Paris présentés à l'initiative du Gouvernement, en avril 2009, à la cité de l'architecture et du patrimoine, par dix équipes d'architectes urbanistes.

Puis il a indiqué que le Grand Paris constitue, de son point de vue, un « projet de civilisation » majeur. En effet, l'enjeu consiste à passer de « l'époque des villes » à « l'époque des villes monde » – qu'il a définies comme les « métropoles têtes de réseau dans le réseau international des villes » –, alors que la « cyber-économie » et l'exigence de rendement à court terme sont devenues les moteurs du développement mondial.

Il a fait observer qu'en Asie, au Brésil ou aux Etats-Unis d'Amérique, l'aménagement urbain a été délaissé, pendant le dernier quart de siècle, afin de rentabiliser le plus rapidement possible les investissements immobiliers. En outre, la dématérialisation des échanges permise par l'Internet tend à faire négliger les contraintes physiques d'aménagement et d'urbanisme. Ainsi, la ségrégation sociale et le déficit en réseaux de transports, préjudiciables à la qualité de vie des habitants comme à la protection de l'environnement, lui paraissent résulter directement du modèle contemporain d'une « économie accélérée ».

Il a reconnu que l'Île-de-France ne se trouve pas dans cette situation. Toutefois, les architectes qui ont collaboré au projet du Grand Paris ont cherché à éviter de semblables impasses. Ils ont souhaité promouvoir le « mieux vivre » des habitants, sans négliger les nécessités du développement économique et les enjeux de la compétition internationale entre grandes capitales.

Le projet élaboré par l'équipe de M. Christian de Portzamparc a été bâti à partir du « fait métropolitain » existant, qu'il a analysé en comparant la structure de développement des métropoles modernes à celle d'un « rhizome ». En effet, les liaisons urbaines, et particulièrement les transports, tendent à s'ordonner entre pôles d'activité spécialisés (centres d'affaires, parcs d'exposition, aéroports...). Le schéma de développement traditionnel des villes, à partir de leur seul centre historique, en forme de « tache d'huile », n'a plus cours.

M. Christian de Portzamparc a mis l'accent sur le caractère stimulant de la compétition entre architectes. Il a d'ailleurs précisé que, pendant ce travail, des échanges fructueux ont pu être menés avec des élus locaux. Le projet du Grand Paris a suscité une convergence de vues, par delà les appartenances politiques, quant aux enjeux en cause et aux problèmes à traiter.

En particulier, alors que le territoire francilien s'avère discontinu et hétérogène, il a fallu déterminer les zones d'habitat et d'activité en prenant en compte les exigences environnementales. Certaines équipes d'architectes ont poursuivi un objectif de « compacité » de la ville, pour éviter le recours trop fréquent aux transports. Celle de M. Christian de Portzamparc, à l'inverse, a élaboré un projet d'aménagement « en archipel », afin que les interstices ménagés entre les zones denses permettent à ces dernières, ultérieurement, de se développer en s'élargissant. Chaque territoire doit être mis à même d'accueillir, en même temps, de l'activité, de l'habitat et des équipements collectifs.

En tout Etat de cause, il a attiré l'attention sur la nécessité d'éviter de reproduire la situation d'enclavement que connaissent actuellement certains territoires de l'Île-de-France, par exemple des zones d'entrepôts ou des cités d'habitation, mal desservis et coupés du reste du territoire par les axes de transports rapides, autoroutes et voies ferrées. Faisant référence à la mythologie de la Grèce ancienne, il a ainsi appelé à « réconcilier Hestia et Hermès », comme le symbole d'une ville où on peut tout à la fois s'installer et se déplacer.

Il a alors fait part des réactions que le projet de loi a pu susciter parmi les architectes ayant travaillé sur le projet du Grand Paris. Ces derniers, d'abord, dans la mesure où ils avaient envisagé un projet structurel d'ensemble pour la « ville monde », se sont émus que ce projet de loi se borne à établir, pour l'essentiel, un nouveau réseau de métro. Au demeurant, ils ont peiné à comprendre le processus que le Gouvernement entend suivre pour la mise en œuvre du Grand Paris en tant que projet plus global. Par ailleurs, des inquiétudes ont été exprimées, parmi eux, en ce qui concerne les caractéristiques du futur réseau de métro lui-même.

En premier lieu, selon **M. Christian de Portzamparc**, un réseau aérien, qui faciliterait l'« appropriation » du nouveau métro par le public, serait plus pertinent qu'un réseau souterrain.

En second lieu, les architectes estiment que le tracé de ce nouveau réseau, qui n'est pas encore arrêté, doit procéder, à la fois, d'études approfondies des réalités locales, pour se garder des erreurs d'aménagement commises par le passé, et d'une vision d'ensemble, afin d'assurer la cohérence du dispositif. L'Atelier du Grand Paris, en collaboration avec l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme) et l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France), et en concertation avec les élus locaux, devrait mener une réflexion en ce sens. Conformément au vœu du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale, il s'agit de dépasser le stade des différents projets d'architectes, présentés en avril 2009, pour formuler des propositions opérationnelles.

Cependant, **M. Christian de Portzamparc** a insisté sur les délais importants qui seront requis, eu égard à l'ampleur du projet, pour que le Grand Paris voit effectivement le jour. Il est certain que ce projet évoluera, dans le temps même de sa mise en œuvre, à l'image de tous les grands projets urbains de l'histoire.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a souhaité savoir si l'Atelier du Grand Paris, dans le projet de loi modifié par l'Assemblée nationale, paraissait à M. Christian de Portzamparc suffisamment associé au débat public qui est prévu. Par ailleurs, il s'est enquis des possibilités d'articulation du tracé du futur métro automatique du Grand Paris avec les réseaux de transport existants.

En réponse sur le premier point, **M. Christian de Portzamparc** a indiqué que les architectes membres de l'Atelier du Grand Paris, au sein du conseil scientifique, n'auront pas vocation à se substituer aux décideurs que sont les élus locaux et l'Etat. En outre, il a fait valoir que l'Atelier du Grand Paris

constitue, avant tout, un espace de discussion et que le rôle des architectes, dans ce cadre, doit être conçu comme un appui à la vision d'ensemble requise par le Grand Paris, pour conserver une cohérence entre les projets locaux. Du reste, il n'est pas certain que soient disponibles les crédits nécessaires à la rémunération d'architectes, notamment dans l'hypothèse où ces derniers devaient être recrutés par la voie d'un appel à projets européen.

Sur la demande de précision du rapporteur, **M. Christian de Portzamparc** a indiqué que M. Jean Nouvel, architecte, ne participe pas personnellement, à ce stade, à l'Atelier du Grand Paris.

En ce qui concerne l'articulation entre le futur réseau de métro du Grand Paris et les réseaux existants de transports, dont il a souligné la nécessité, il a évoqué différentes hypothèses de sites propices à des interconnexions. Ainsi, au nord de Paris, le pôle constitué par les gares du Nord et de l'Est, troisième nœud ferroviaire européen, peut sembler pertinent a priori, mais il s'avère environné d'un tissu urbain très dense, qui n'offre pas les perspectives de développement nécessaires. Lui-même a proposé le site d'Aubervilliers, le secrétaire d'Etat au développement de la région capitale a évoqué celui de Pleyel et rien n'est encore décidé.

M. Philippe Dallier a fait valoir que la juxtaposition des projets d'aménagement, en Île-de-France, à laquelle on assiste actuellement, rend aléatoire la cohérence d'ensemble du Grand Paris. Pourtant, alors que le périmètre des intercommunalités est déterminé, non en fonction de la cohésion des territoires, mais selon des critères politiques, une vision globale, à l'échelle de la métropole, est nécessaire. Il s'agit de pouvoir organiser la répartition de la richesse créée lors de la mise en œuvre des différents projets, notamment par le développement des pôles où seront implantées les gares du futur réseau de métro automatique.

M. Jean-Pierre Caffet a jugé que les propos de M. Christian de Portzamparc confirmaient que le projet de loi relatif au Grand Paris a été élaboré de façon improvisée. Il est difficile, à ses yeux, de relier le projet d'un nouveau réseau de métro aux travaux demandés aux architectes par le Gouvernement. Le rôle que l'Atelier du Grand Paris sera appelé à jouer dans ce cadre, d'ailleurs, reste encore incertain. Il s'est interrogé sur la pertinence du tracé qui semble avoir été retenu pour la « double boucle », en particulier sous l'aspect de la cohérence avec les projets de la région d'Île-de-France, et sur les lacunes du projet de loi dans le domaine du logement.

M. Dominique Braye a considéré que l'enjeu du Grand Paris, fondamentalement, tient à la nécessité de remédier aux déséquilibres structurels qui affectent l'Île-de-France. A cet effet, trois leviers de développement doivent être utilisés : la mobilité à travers les transports publics, le logement et l'emploi. Or, le projet de loi ne concerne que le premier de ces aspects. Par conséquent, ne faut-il pas considérer que le texte proposé par le Gouvernement ne constitue qu'un premier pas vers la « ville-monde » que Paris doit devenir, et que d'autres projets seront indispensables pour atteindre cet objectif ?

M. Jacques Mahéas a souligné les nombreuses difficultés que soulève la réalisation du Grand Paris. De nouvelles idées font leur apparition, par exemple en ce qui concerne le périmètre géographique du projet. Il faut veiller à l'équilibre entre les territoires franciliens, alors que l'est, selon lui, est moins favorisé que l'ouest par le projet actuel, de même qu'à la répartition adéquate, dans chaque zone, entre l'emploi, le logement et les services publics. Il a souhaité que cette dernière orientation puisse se trouver inscrite dans le projet de loi. Par ailleurs, il s'est interrogé sur le montant financier que le Gouvernement serait en mesure d'allouer à un éventuel appel européen à projets d'architectes.

Mme Éliane Assassi a salué le travail fourni par les architectes pour le Grand Paris, tout en déplorant que les élus locaux et la population aient été insuffisamment consultés en la matière. Par ailleurs, elle a fait part de sa crainte que certains élus se concentrent sur la réalisation de leurs projets, au plan local, sans prendre en considération les exigences du Grand Paris en termes de complémentarité et de cohérence d'ensemble.

M. Michel Teston a relevé que, compte tenu des besoins de financement associés aux investissements, d'une part, du Grand Paris et, d'autre part, du plan de mobilisation des transports de la région d'Île-de-France, les deux projets ne pourront être menés de front. Il y aura nécessité d'opérer un « phasage » des réalisations et de s'assurer que les tronçons de voies pertinents seront bien construits les premiers.

En réponse aux différents intervenants, **M. Christian de Portzamparc** a indiqué que :

– les enjeux de gouvernance, pour le Grand Paris, sont cruciaux. Il est impératif, en effet, de pouvoir assurer la cohésion de l'ensemble du projet. La difficulté, la région en la matière, tient à l'organisation décentralisée d'Île-de-France. Mais il reviendra aux responsables politiques de déterminer la physionomie de cette gouvernance, non aux architectes ;

– les progrès de l'urbanisme, selon l'expérience, sont toujours lents et se font par à-coups. La bonne démarche consiste à se fonder sur les situations concrètes existantes et non, comme on a pu le faire naguère, sur des modèles théoriques mis en pratique pour le meilleur et le pire ;

– la réalisation du Grand Paris, projet très ambitieux, exigera du temps. Pour commencer, il donnera lieu à « un certain désordre », lié notamment à la profusion des projets. Les décideurs, le cas échéant éclairés par l'Atelier du Grand Paris, devront procéder aux arbitrages requis et s'attacher à dégager la cohérence indispensable. Dans cette perspective, il est vraisemblable que le projet de loi relatif au Grand Paris, tel que le Parlement l'examine actuellement, ne constitue qu'un premier texte législatif.

**Audition de M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat, chargé du logement et de l'urbanisme, auprès du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat
(mercredi 3 février 2010)**

La commission spéciale a ensuite procédé à l'**audition de M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme.**

Après avoir rappelé que l'objectif du projet du Grand Paris était que la « région capitale » soit capable de rivaliser avec les dix grandes capitales mondiales, **M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme**, a souligné que ce projet comporte une multitude de dimensions, dont seule une partie est traitée par le projet de loi. Ainsi, parallèlement, le groupement d'intérêt public (GIP) – L'Europe des Projets architecturaux et urbains (EPAU) a été réactivé et doté de trois millions d'euros pour mener des études sur la « région capitale ». 10 millions d'euros devraient par ailleurs être attribués aux différents établissements publics existants.

M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme, a ensuite dressé un Etat des lieux du logement en Île-de-France. Cette région est marquée par une forte tension du fait des écarts de prix très importants entre logement social et logement privé. Plus de 50 % des logements sociaux à Paris sont loués à moins de 3,3 €/m², le plafond maximum PLS a été relevé en août dernier d'environ 9 €/m² à 12,38 €/m² et le prix moyen des loyers du secteur privé atteint quant à lui 21 €/m².

Le solde migratoire de la région n'est positif que pour les jeunes, étudiants ou avec un premier emploi mais l'Île-de-France reste une terre inhospitalière pour les familles.

Depuis quinze ans, il existe un décalage entre la production et l'offre de logements. La production moyenne s'est maintenue sur cette période entre 35 000 et 45 000 logements : en 2009, 50 000 permis de construire ont ainsi été délivrés dans la région et 35 000 logements ont été mis en chantier. La part de construction de logements dans la région dans la production nationale est quant à elle passée de 17,1 % en 1995 à 10,7 % en 2009.

Face au déficit structurel de logements en Île-de-France, **M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme**, a indiqué que l'objectif devait être de construire annuellement 70 000 logements, dont la moitié de logements sociaux. Le Gouvernement a également lancé une réorientation de la production de logements sociaux, à l'échelle nationale : 120 000 logements sociaux ont été financés en 2009 dont 75 % situés dans les zones moyennement ou faiblement tendues et 25 % dans les zones tendues ; l'objectif est de passer, dans ces dernières, à 30 % en 2010 et 35 % en 2011.

Au-delà, une mobilisation de l'ensemble des acteurs du logement est indispensable : la production de logements privés doit être accrue et les produits d'accèsion à la propriété plus efficaces.

Il convient également de prendre en compte la situation des classes moyennes, qui n'arrivent pas à se loger, notamment à Paris. Pour ces publics doivent être mis en place des produits intermédiaires.

La production de logements sociaux doit aussi traduire une offre réellement nouvelle. A Paris, l'Etat et les collectivités territoriales financent ainsi 6 000 logements sociaux : pour 3 000 d'entre eux, il s'agit d'une véritable production nouvelle et pour les 3 000 d'acquisition-réhabilitation. Ces dernières opérations concernent à 80 % des logements occupés. L'offre nouvelle finale est donc limitée ce qui ne correspond pas aux besoins. Il est indispensable de limiter les acquisitions-réhabilitations aux logements vides.

En matière d'urbanisme enfin, il a estimé que le Grand Paris visait à passer d'un urbanisme de norme à un urbanisme de projet, afin de définir un projet global sur un territoire, en évitant une juxtaposition de zones.

Après avoir rappelé que la thématique du logement avait été abordée à deux reprises lors des débats sur le projet de loi à l'Assemblée nationale, à l'occasion de l'examen des articles 1^{er} et 18, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a estimé que le volet logement était trop faible dans le texte. Relevant que l'objectif du Gouvernement était de doubler l'effort actuel de production dans la région, il a noté que cet objectif devait s'appuyer sur des instruments juridiques précis. Il a ensuite interrogé le ministre sur les points suivants :

– est-il favorable à la fixation dans la loi d'un objectif chiffré de production de logement ? Qu'en est-il s'agissant d'un objectif comprenant plusieurs paliers ?

– est-il favorable à l'inscription dans la loi d'objectifs précis en matière de logement et de logement social pour les contrats de développement territorial (CDT) ?

– s'agissant des communes de la région soumises à l'article 55 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains mais n'ayant pas atteint 20 % de logements sociaux, est-il envisageable de leur imposer des obligations plus strictes ?

S'agissant de la « charge » du ministre quant aux opérations d'acquisition-réhabilitation menées à Paris, il a estimé qu'elle n'était pas fondée, la disponibilité d'immeubles entièrement vides étant faible. Il s'est cependant interrogé sur la possibilité de ne considérer comme logements sociaux que les logements vacants issus d'opérations d'acquisition-réhabilitation.

En réponse à ces questions, **M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat chargé du logement et de l'urbanisme**, a apporté les éléments de réponse suivants :

– l'inscription dans le projet de loi d'un objectif de construction de logements présente un intérêt réel, même si cela aurait peu de portée normative.

Cet objectif pourrait être inscrit à l'article 1^{er} qui fixe les grands principes mais il paraît difficile d'aller plus loin en « phasant » les objectifs ;

– il faut préserver l'approche contractuelle des CDT, qui pourront comprendre des objectifs de production de logement, sans que la loi impose aux CDT de prévoir des objectifs précis ;

– il faut pouvoir fixer des obligations renforcées de construction de logements sociaux pour les communes concernées par les CDT ne respectant pas les objectifs de la loi SRU ;

– les opérations d'acquisition-réhabilitation de logements occupés ne répondent pas à la crise du logement en Île-de-France, et il n'est pas acceptable qu'un taux important de ces opérations d'acquisition-réhabilitation concerne des logements occupés.

Après avoir noté le caractère sombre mais réaliste de l'Etat des lieux dressé par le ministre, **M. Thierry Repentin** a souligné que nombre de sénateurs considéraient que le volet logement du projet de loi était insuffisant. La fixation d'un objectif de production de logements doit s'accompagner de dispositifs incitatifs, voire coercitifs, et assortis d'objectifs territorialisés, à défaut de quoi la fixation d'un objectif global serait inefficace.

A propos des déclarations du ministre quant au rachat de logements vacants en Île-de-France, la « Société du Grand Paris » sera-t-elle compétente en la matière ? Le Gouvernement souhaite-t-il augmenter le niveau de la taxe sur les logements vacants, voire permettre aux maires de devenir propriétaires par expropriation de logements vacants depuis longtemps ?

S'agissant de l'urbanisme, il a regretté que la question de l'habitat ne soit pas prise en compte dans les zones à proximité des gares. Le financement d'infrastructures à partir de la valorisation foncière pourrait avoir pour effet d'exclure la construction de logements sociaux dans ces secteurs. Le Sénat avait imaginé des dispositifs de soutien à cette dernière, la plus value foncière n'étant par exemple pas taxée pour un propriétaire dès lors qu'il construit de tels logements.

S'agissant de la ville de Paris, cette dernière consacre près de 600 millions d'euros par an au logement social et cet engagement doit être comparé avec l'ensemble des crédits consacrés par le Gouvernement à la politique du logement. En tout Etat de cause, le retard en matière de logements sociaux est plus difficile à combler à Paris qu'en province.

M. Yves Pozzo di Borgo a tout d'abord rappelé que l'Île-de-France représente 29 % du PIB national contre seulement 10 % de la construction de logements. Il a indiqué que, tout en se situant résolument dans l'opposition municipale, il ne pouvait que relever les difficultés en matière de disponibilité du foncier et la lourdeur des procédures existant à Paris.

Il a relevé par ailleurs que 78 % de la population parisienne touche moins de 2 800 euros, ce qui explique une large part des difficultés existant en matière de logement.

Après s'être réjouie que le logement soit évoqué dans le cadre du Grand Paris, **Mme Catherine Procaccia** a regretté que le ministre ait axé son propos sur la situation de la ville de Paris. Elle s'est exprimée contre le dépôt d'un nouveau projet de loi en matière de logement et a souligné la nécessité de tenir compte des axes de transport et des gares : en Île-de-France, certaines communes soumises à la loi SRU sont très mal desservies par les réseaux de transport.

M. Philippe Dallier a estimé qu'un nouveau texte portant sur la question de la gouvernance était indispensable. Il a considéré que l'objectif de 70 000 logements ne pourrait être atteint dans le seul cadre des CDT et que le projet tendait, non pas à ce que Paris devienne une métropole à dimension internationale, mais qu'elle le reste. Il a relevé le caractère absurde de la gouvernance en matière de logement : le SDRIF fixe des objectifs aux départements alors que ce sont les maires qui sont en charge de la construction de logement.

La réforme de la gouvernance est un préalable, et le Sénat a adopté, à son initiative, dans le cadre de la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MOLLE) un dispositif – non repris par l'Assemblée nationale – tendant à la mise en place d'un plan de développement du Grand Paris sur la zone dense. Ce plan aurait pu être opposable aux maires, avec des objectifs chiffrés territoire par territoire.

M. Dominique Braye a relevé que le projet du Grand Paris visait à régler certains problèmes structurels (logement, mobilité, ségrégation sociale et territoriale, emploi) de l'Île-de-France mais que le projet de loi ne concernait en l'Etat que le volet transports.

A propos des promesses formulées à l'Assemblée nationale par M. Christian Blanc, un objectif de 70 000 logements sans moyens juridiques n'aura aucune portée et il est nécessaire de territorialiser cet objectif en fonction des possibilités des communes. Une loi spécifique sur le logement en Île-de-France est indispensable.

Dans le contexte de pénurie de logements sociaux, on ne peut que dénoncer les pratiques de certaines communautés de communes de Seine-Saint-Denis qui limitent le taux d'effort en matière de loyer et surloyer à 15 % du revenu.

En réponse, **M. Benoist Apparu, secrétaire d'Etat au logement et à l'urbanisme**, a apporté les précisions suivantes :

– la proposition de loi du groupe socialiste discutée au Sénat en novembre 2009 tendait à augmenter la taxe sur les logements vacants, mais cette augmentation peut induire des effets d'aubaine : la taxe ne doit donc pas être supérieure à la taxe d'habitation sur un logement vacant. L'engagement a été pris

de modifier le décret de 1998 portant sur les agglomérations concernées par cette taxe, mais d'ores et déjà les communes peuvent instaurer leur propre taxe ;

– le cas des opérations d'acquisition-réhabilitation sur des logements occupés est absurde, puisqu'une part importante des financements publics n'aboutit pas à une offre nouvelle ;

– la ville de Paris consacre 600 millions d'euros à l'ensemble du logement et pas seulement au logement social, la politique de l'Etat en matière de logement s'élevant à 35 milliards d'euros ;

– le taux de rotation constitue un enjeu central à Paris : il y atteint 3,5 %, soit un niveau très faible par rapport au reste de la région d'Île-de-France (5 %) ;

– il faut recréer de la fluidité dans le parcours locatifs, le surloyer devant d'ailleurs inciter à la rotation ;

– la politique des loyers des bailleurs sociaux doit également être revue, car ces derniers prennent en compte l'année de la construction du logement et non pas le type d'habitat ou le niveau de revenu ;

– une nouvelle loi sur le logement ne paraît pas opportune ;

– dans les zones couvertes par des CDT, près de 10 000 logements pourraient être construits dans les années à venir ;

– en matière de gouvernance, si les collectivités territoriales perdent la décision en matière de construction de logements, les financements risquent de se tarir. Une gouvernance régionale en matière de logement paraît donc complexe à mettre en œuvre ;

– l'idée d'un plan de cohésion sociale territorialisé dans les régions tendues en matière de logement sur les trois prochaines années pourrait être intéressante ;

– le loyer et le surloyer ne peuvent représenter un taux d'effort de plus de 25 %. Les bailleurs sociaux peuvent certes fixer des taux plus bas, mais un taux de 15 % est contreproductif ;

– la territorialisation des objectifs en matière de construction paraît difficile à mettre en œuvre mais les CDT pourront cependant fixer des objectifs de construction de logement ;

– les difficultés de la région d'Île-de-France sont également liées au faible nombre de programmes locaux de l'habitat (PLH), et il faut encourager les communes seules à élaborer des PLH pour y remédier.

En réponse à **M. Thierry Repentin** qui avait attiré son attention sur les dispositions en matière d'urbanisme de la proposition de loi de simplification et d'amélioration de la qualité du droit en cours de discussion au Parlement, **M. Benoist Apparü, secrétaire d'Etat au logement et à l'urbanisme**, a indiqué être vigilant quant à la cohérence entre les différents textes comportant des dispositions sur ce sujet : les projets de loi sur le « Grenelle II », la modernisation

de l'agriculture et de la pêche, le Grand Paris ainsi que la proposition de loi évoquée.

**Audition de M. Pierre Mongin,
président de la Régie Autonome des Transports Parisiens
(mercredi 17 février 2010)**

La commission spéciale a procédé à l'**audition de M. Pierre Mongin, président de la régie autonome des transports parisiens (RATP).**

Rappelant qu'à l'occasion du renouvellement de son mandat de président de la RATP en juillet dernier, le Président de la République lui avait assigné une feuille de route ambitieuse, il a mis en exergue trois priorités pour la RATP : demeurer une entreprise leader dans le domaine de la qualité et de l'innovation de service, être un acteur majeur de la mise en œuvre des projets de transport du Grand Paris et jouer un rôle exemplaire en termes de développement durable.

La RATP est le témoin privilégié et l'acteur de la mobilité en Île-de-France, qui est devenue l'une des préoccupations prioritaires des Franciliens. Disposant du troisième réseau mondial de transport après celui de New-York et Tokyo, la Régie transporte 10 millions de personnes par jour sur l'ensemble de ses réseaux et assure 80 % des voyages effectués en transports collectifs. A l'instar des autres aires urbaines de France, le temps consacré au transport demeure stable depuis 25 ans, aux environs de 80 minutes par jour, tandis que la longueur du trajet a augmenté de près de 27 %, grâce à la productivité globale du système de transport, avec environ 17 kilomètres parcourus par jour et par personne. Néanmoins, l'Île-de-France se distingue par une proportion importante de trajets longs, puisque plus du quart des habitants ont un temps de parcours supérieur à 45 minutes, contre moins de 10 % dans les autres grandes aires urbaines. Les besoins de déplacements de banlieue à banlieue sont en forte progression et représentent 70 % des déplacements mécanisés. Compte tenu de la structure radiale du réseau francilien, près de 10 % des déplacements empruntant le métro aux heures de pointe le matin sont des liaisons banlieue-banlieue, ce taux atteignant 15 % sur la ligne 13.

Toutefois, il existe aujourd'hui une crise de la mobilité. En effet, à ces mêmes heures de pointe, plus de 15 interstations présentent des conditions de congestion (4 voyageurs par mètre carré), et près de 50 d'entre elles n'offrent que peu de marges de manœuvre. Cette crise s'explique en grande partie par un accroissement de la distance entre le logement et l'emploi et par un déficit d'investissements dans les transports en commun depuis trente ans, comme l'a d'ailleurs reconnu le Premier ministre lui-même, le 8 janvier 2009, dans les ateliers de la RATP à Rueil-Malmaison. Par ailleurs, déplorant le retard considérable pris pour achever les projets d'autoroutes A86 et A104, **M. Pierre Mongin** a considéré que le déficit d'investissement en infrastructures routières avait également pénalisé la RATP et la SNCF.

En dépit de toutes ces contraintes, la RATP a répondu activement à la demande croissante de mobilité des Franciliens. Entre 2001 et 2007, le trafic a progressé de 9,3 %, soit 250 millions de voyages annuels en plus, représentant l'équivalent des voyageurs utilisant les réseaux de Bordeaux et Marseille réunis, et plusieurs solutions ont été apportées pour répondre à ces défis : densification des circulations en heure creuse, augmentation de l'offre à parc constant, ou encore prolongement des circulations le soir.

Puis il a souligné le rôle essentiel que joue la Régie depuis trois ans comme force de proposition sur le projet de transport du Grand Paris. Ce projet reprend en effet les grandes orientations esquissées par le projet dit « Métrophérique ». Le métro automatique est le seul mode qui permette, d'une part, de faire coïncider en temps réel l'offre et la demande et, d'autre part, d'optimiser la gestion des échanges grâce aux façades de quais. Mais le projet du secrétaire d'Etat offre néanmoins des potentialités de développement plus larges grâce à la « double boucle » qui crée un maillage nouveau en grande couronne. De fait, la fréquentation d'un réseau bouclé est supérieure à celle d'un réseau linéaire isolé, de l'ordre de 40 %. L'interconnexion du nouveau réseau avec le réseau existant constitue un enjeu essentiel et la ligne 14 du métro permettra de limiter la saturation croissante des autres lignes de métro et de RER. Le débat public, organisé à l'initiative du Syndicat des transports en Île-de-France (STIF) sur le prolongement au nord de la ligne 14 pour soulager la ligne 13, prend d'ailleurs en compte le projet du Grand Paris.

S'agissant du nombre de gares sur le tracé de la double boucle, **M. Pierre Mongin** a estimé que le chiffre avancé de quarante constituait un minimum. Rappelant qu'un Parisien génère quotidiennement dans le cadre de ses déplacements presque deux fois moins de rejets de gaz à effet de serre qu'un habitant de petite couronne et plus de trois fois moins qu'un habitant de grande couronne, il a salué l'effet bénéfique sur l'environnement qu'induirait le nouveau réseau.

Ensuite, **M. Pierre Mongin** a indiqué que la double boucle permettrait de rapprocher les territoires franciliens car le réseau de transport du Grand Paris n'est pas « plaqué » sur le réseau existant. Il a par exemple rappelé que le quartier de la Défense serait à moins de 30 minutes de tout le nord des Hauts-de-Seine et l'ouest de la Seine-Saint-Denis, et à moins de 15 minutes des communes de Clichy, St-Ouen, et d'une partie de la Seine Saint-Denis.

Il a également mis en exergue l'excellence des ingénieurs de la Régie, qui ne connaît pas d'équivalent à l'étranger. Jouissant d'un savoir-faire reconnu à l'international, les 1.200 ingénieurs de la RATP, spécialistes dans les différents domaines d'ingénierie du transport public, ont contribué notamment à la conception du métro de Dubaï et de la Canarsie Line à New York. Quels que soient les candidats retenus pour l'exploitation du nouveau réseau et la construction du matériel roulant, le projet du Grand Paris aura un effet éminemment positif sur l'économie française. Il a conclu son propos en indiquant que la RATP participera pleinement au débat public sur ce projet, qui est la

condition de son succès, en prenant en compte les intérêts de toutes les parties prenantes.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est interrogé sur le coût prévisionnel de la double boucle, aussi bien dans son volet investissement que dans son volet exploitation. Il s'est en outre montré circonspect quant aux dispositions de l'article 14 du projet de loi qui risquent d'aboutir à conférer à la RATP un quasi-monopole pour les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels. Enfin, il s'est demandé si le prolongement de la ligne 14 du métro parisien était, selon la RATP, indispensable, et a souhaité connaître le rôle de cette ligne dans la double boucle.

M. Pierre Mongin a apporté les éléments de réponse suivants :

– la double boucle devrait coûter entre 22 et 25 milliards d'euros étalés sur quinze ans ;

– il ne faut pas sous-estimer les coûts de fonctionnement induits par la nouvelle infrastructure ;

– une gestion rigoureuse des politiques tarifaires dans les transports en commun conduit, quelle que soit l'orientation politique du Gouvernement en place, à une augmentation supérieure d'un point à l'évolution de l'inflation ;

– la valorisation foncière peut constituer une source de financement non négligeable, à condition de ne pas la transformer en un impôt confiscatoire. A cet égard, il convient d'explorer d'autres pistes de fiscalité spécifique, comme la taxe sur les bureaux ;

– le péage urbain ne peut pas, à court terme, être instauré en Île-de-France ;

– la taxe sur les poids lourds, également appelée écotaxe, permettra de lever des sommes importantes ;

– toutes les nouvelles lignes de transport en Île-de-France sont désormais ouvertes à la concurrence ;

– l'article 14 du projet de loi pose comme principe la concurrence pour l'ensemble des marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance, mais il prévoit par exception que ces marchés soient passés avec la RATP, la SNCF ou Réseau ferré de France (RFF), si des raisons liées à la sécurité, à l'interopérabilité, ou à la continuité du service public l'exigent ;

– toutefois, les dispositions de cet article ne sont pas pleinement satisfaisantes pour la RATP qui souhaiterait une maîtrise d'ouvrage partagée avec la « Société du Grand Paris » (SGP), s'inspirant du mécanisme régissant les relations entre le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la RATP, mis en place dans la loi du 8 décembre 2009, dite « organisation et régulation du transport ferroviaire » ;

– le prolongement de la ligne 14 du métro au nord et au sud est indispensable, et jouera un rôle essentiel dans la réussite et le bon fonctionnement de la double boucle.

Mme Nicole Bricq s'est demandé si la double boucle permettra véritablement un meilleur maillage du territoire que le système radial traditionnel. En outre, elle a craint que le nouveau réseau ne prenne pas suffisamment en compte les flux domicile-travail.

M. Denis Badré a mis en avant la nécessité d'articuler de façon cohérente les besoins à court terme des usagers franciliens (qu'il s'agisse de la rénovation du RER B, de la ligne 13 ou encore, de la desserte de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle ou du plateau de Saclay) et l'ambition à long terme du projet du secrétaire d'Etat. Par ailleurs, il a déploré la confusion institutionnelle qui règne en Île-de-France en matière de transport puisque le STIF est en relation constante avec la RATP, la SNCF, RFF et bientôt avec la « Société du Grand Paris ».

M. Philippe Dallier, rappelant que le tracé du projet Métrophérique de la RATP était moins éloigné du centre de Paris que celui du projet du secrétaire d'Etat, s'est interrogé sur l'intention du Gouvernement et sur le nombre pertinent de gares sur la double boucle.

M. Christian Cambon, soulignant que le Val-de-Marne n'était pas suffisamment concerné par le tracé de la double boucle, a également déploré les conditions de circulation très difficiles imposées aux usagers de la ligne 13 et du RER A. En outre, il a rappelé que le trajet entre la cité Descartes et le périphérique parisien pouvait parfois dépasser 1 h 30, voire 2 h 00, ce qui nuit à l'image de ce pôle scientifique et technique. Enfin, il a voulu connaître les projets de la RATP en matière de réseaux de surface pour les zones qui ne seront pas ou insuffisamment desservies par la double boucle.

M. Jacques Gautier, déplorant la saturation de nombreuses gares franciliennes, a voulu savoir si d'autres projets de transports seront engagés avant la réalisation de la double boucle. Il s'est également interrogé sur le futur régime juridique des lignes de rabattement, et notamment la possibilité pour les élus locaux de ne plus dépendre exclusivement de la RATP.

M. Jean-Pierre Caffet s'est interrogé sur la pertinence et l'utilité d'une telle double boucle dans une économie moderne et mondialisée, qui remplace de plus en plus les déplacements physiques par des moyens de communication dématérialisés. Par ailleurs, il a souhaité savoir si la RATP disposait de statistiques sur la proportion des trajets des franciliens consacrés aux flux domicile-travail. Enfin, il s'est interrogé sur le phasage entre les investissements de la double boucle et ceux du plan de mobilisation.

M. Yves Pozzo di Borgo a souhaité connaître les flux prévisibles entre les 40 gares de la double boucle.

M. Philippe Dominati a déploré la saturation actuelle, inquiétante, du réseau de transport pour Paris intramuros et sa petite couronne, et a souhaité

connaître les investissements prévus pour y remédier. Il s'est ensuite demandé pourquoi, au lieu de créer *ex nihilo* la « Société du Grand Paris », le Gouvernement n'avait pas fait le choix de recapitaliser la RATP. Il s'est, en outre, interrogé sur le devenir du projet de liaison Paris– Roissy CDG Express.

M. Pierre Mongin a apporté les éléments de réponse suivants :

– les flux domicile-travail représentent 40 % des déplacements en Île-de-France et seulement 25 % dans Paris intramuros ;

– les besoins urgents des usagers franciliens ne doivent pas s'opposer aux enjeux à long terme de développement et d'attractivité de la région francilienne ;

– il revient aux décideurs politiques d'établir le phasage entre les investissements liés au plan de mobilisation et ceux relatifs au Grand Paris ;

– la « Société du Grand Paris » a une mission de projet et disparaîtra dès que le projet du Grand Paris sera réalisé ;

– la RATP porte déjà une dette très importante, qualifiée d'« orpheline » par la Cour des comptes ;

– le territoire de Seine-Saint-Denis doit être mieux desservi par les transports en commun ;

– toutes les nouvelles lignes de transport, y compris celles de bus, seront soumises à la concurrence ;

– la création d'une nouvelle infrastructure de transport en commun permet en règle générale de redéployer le parc de bus de la RATP.

Mme Bariza Khiari s'est demandé si la faiblesse du taux de trajet domicile-travail à Paris ne s'expliquait pas par le grand nombre de touristes utilisant les transports en commun dans la capitale et **M. Pierre Mongin** a confirmé cette hypothèse.

**Audition de M. Gilles Carrez, parlementaire
en mission sur le financement du projet de transports du Grand Paris
(mercredi 17 février 2010)**

La commission spéciale a ensuite entendu **M. Gilles Carrez, parlementaire en mission sur le financement du projet de transports du Grand Paris**.

M. Gilles Carrez a tout d'abord souligné que le rapport qu'il a rendu, fin septembre 2009, au Premier ministre, ne concerne que la dimension « transport » du Grand Paris. Dans cette approche, toutefois, il s'est efforcé de bien prendre en compte les autres aspects du projet, opérations d'aménagement et construction de logements. Pour l'élaboration de ce rapport, il a constitué un groupe de travail associant l'ensemble des parties prenantes, notamment l'Etat, la région d'Île-de-France, le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et les

opérateurs de transport, ainsi que des élus, de toutes appartenances politiques et franciliens comme provinciaux.

La rédaction du rapport a reposé sur les cinq règles de méthode suivantes :

– le projet de transport pris en considération doit répondre aux besoins urgents de l'Île-de-France en même temps qu'il engage l'avenir ;

– les besoins de financement de ce projet doivent être analysés en termes tant d'investissement que de fonctionnement, en vue d'affecter à chaque catégorie de dépenses des ressources propres ;

– toutes les ressources de financement possibles doivent être recherchées, afin de ne négliger aucune piste ;

– les efforts contributifs du monde économique, des usagers des transports en commun, des contribuables et des entreprises de transport doivent être proportionnés et équitables ;

– l'emprunt ne doit être utilisé qu'à proportion des capacités de remboursement.

Sur le fondement, d'une part, de l'identification, par les services de l'Etat, des besoins en transports et, d'autre part, du projet de nouveau métro associé au développement du Grand Paris, **M. Gilles Carrez** a établi un phasage des travaux à réaliser. Une première phase, pour la période 2010-2025, inclurait notamment :

– plusieurs opérations relevant des contrats de projets Etat-région (CPER), certaines se trouvant déjà inscrites dans le contrat en cours d'exécution, couvrant la période 2007-2013, dont le prolongement du réseau Eole à l'ouest ;

– la reconfiguration des lignes C et D du réseau de RER ;

– un programme de rénovation et d'acquisition du matériel roulant et la mise en accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite ;

– enfin, la réalisation d'une première partie du métro automatique, dont le bouclage de la nouvelle rocade de métro et le prolongement de la ligne 14, au sud, jusqu'à Orly et, au nord, jusqu'à Pleyel voire Le Bourget. Il n'a pas été préjugé de la solution qui sera retenue pour desservir Roissy. En outre, deux variantes possibles ont été prises en considération en ce qui concerne la partie orientale du tracé.

M. Gilles Carrez a fait valoir la cohérence de la première phase de réalisation du volet « transport » du Grand Paris ainsi conçue. D'une part, elle tend à préparer les opérations d'aménagement et de construction de logements à venir, nécessairement liés au réseau de transports. D'autre part, elle ne perd pas de vue l'objectif d'achever, au terme d'une seconde phase, soit après 2025, la « double boucle » du tracé prévu.

Le besoin de financement de cette première phase a été évalué 43,2 milliards d'euros en dépenses de fonctionnement, réparties comme suit :

– 32,2 milliards d’euros pour les charges d’exploitation, dont un besoin de 24,1 milliards induit par la seule « dérive » du socle de fonctionnement du réseau existant, sous l’hypothèse d’un rythme annuel de + 1,8 point au-dessus de l’inflation en moyenne sur la période (contre + 2,3 points entre 2000 et 2008), et un besoin complémentaire de 8,1 milliards lié aux nouvelles réalisations ;

– 9,2 milliards d’euros au titre du programme de rénovation et d’acquisition du matériel roulant et 1,8 milliard pour la mise en accessibilité du réseau.

Pour financer ces dépenses, quatre ressources pourraient être mobilisées :

– la modernisation du versement transports, par l’actualisation du zonage existant et l’augmentation des taux. La mesure, compte tenu de la croissance économique, permettrait de dégager 11,9 milliards d’euros sur la période 2010-2025. **M. Gilles Carrez** a reconnu le caractère « difficile » de cette réforme sur le plan politique, mais il a considéré celle-ci comme légitime, dès lors que l’amélioration de l’offre de transport contribue directement à renforcer la compétitivité des entreprises ;

– le renouvellement de la politique tarifaire des transports publics, qui passerait notamment par une revalorisation des tarifs, selon un rythme ne dépassant pas celui du pouvoir d’achat des ménages, et une révision du zonage actuel. Sur la période 2010-2025, 16,5 milliards d’euros pourraient ainsi être dégagés. **M. Gilles Carrez**, tout en admettant que ces mesures étaient également délicates à mettre en œuvre, a estimé nécessaire d’enrayer la dégradation des recettes tarifaires observée ces dernières années ;

– les gains de productivité réalisés par les opérateurs, qui seraient rétrocédés à due proportion au système de transport, sur la base des contrats liant ces opérateurs au STIF ;

– le recours à l’emprunt, **M. Gilles Carrez** présentant l’hypothèse d’un financement intégral, par ce moyen, du matériel roulant et de la mise en accessibilité du réseau, soit 11 milliards d’euros. Le coût de l’opération, sur la période 2010-2025, serait limité à 6 milliards d’euros, l’emprunt permettant en effet de décaler dans le temps les besoins de financement.

La couverture du besoin de financement résiduel en fonctionnement (9,8 milliards d’euros) imposerait une croissance des contributions de la région d’Île-de-France et des départements franciliens, donc un effort supplémentaire des contribuables, à un rythme de 4,2 points au-dessus de l’inflation sur la période considérée.

En ce qui concerne l’investissement, le besoin de financement de la première phase de réalisation a été évalué à 24,4 milliards d’euros, ainsi décomposés :

– d’une part, 12,7 milliards d’euros pour la réalisation de la première partie du métro automatique, dont 7,7 milliards pour la rocade de métro et 5 milliards pour le prolongement de la ligne 14 ;

– d’autre part, 2,8 milliards d’euros pour la reconfiguration du réseau de RER, dont 1,8 milliard pour le prolongement d’Eole et un milliard pour les lignes C et D, ainsi que 8,9 milliards d’euros au titre d’opérations inscrites dans les CPER.

Ces besoins pourraient être couverts par six catégories de ressources principalement :

– la poursuite de l’effort budgétaire consenti dans le cadre des CPER, évalué à 6,4 milliards d’euros sur la période 2010-2025 ;

– la modernisation des ressources fiscales assises sur les bureaux, notamment par l’actualisation des tarifs et du zonage. Ainsi révisée, la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage permettrait de dégager 5,3 milliards d’euros, sur la période et la redevance sur la création de bureaux, 2 milliards d’euros ;

– l’augmentation de la contribution des usagers de la route, orientation que **M. Gilles Carrez** a fait valoir comme conforme aux principes fixés dans le cadre du Grenelle de l’environnement. En premier lieu, le relèvement dans la région d’Île-de-France de la taxe kilométrique sur les véhicules de transport de marchandises (« éco-redevance poids lourds », qui doit entrer en vigueur en 2013), à hauteur de 30 %, justifié par la congestion du trafic automobile, engendrerait un produit de 1,3 milliard d’euros sur la période considérée. En second lieu, une revalorisation du montant des amendes de stationnement forfaitaires de 11 à 20 euros procurerait une ressource complémentaire de 0,6 milliard d’euros sur cette période. **M. Gilles Carrez** a rappelé que le STIF reçoit 50 % du produit de ces amendes, la région 25 % ;

– la création d’une taxe spéciale d’équipement « Grand Paris ». Calibrée pour un produit annuel de 100 millions d’euros, cette taxe représenterait un coût de 20 euros par an, en moyenne, pour un ménage francilien redevable des taxes foncières et d’habitation. Elle rapporterait 1,6 milliard d’euros sur la période 2010-2025 ;

– la création d’une taxe additionnelle à la taxe de séjour en Île-de-France. Cette ressource, estimée à 30 millions d’euros par an, engendrerait 0,5 milliard d’euros sur la période ;

– un emprunt, à hauteur de 9,3 milliards d’euros, afin de couvrir le besoin résiduel en dépenses d’investissement. Compte tenu de la proposition d’emprunter 11 milliards d’euros pour financer les dépenses de fonctionnement, le recours à l’emprunt pour le projet de transports du Grand Paris, au total, s’élèverait ainsi à 20,3 milliards d’euros.

La seconde phase de réalisation du projet, prévue après 2025, permettrait le bouclage de l’ensemble. Elle comprendrait, notamment, la construction de la

liaison La Défense-Versailles-Saclay-Orly, qui représente un coût d'investissement de 4,5 milliards d'euros. **M. Gilles Carrez** a estimé que cette seconde phase pourrait être financée sans difficulté particulière.

Il a précisé que, dans le but d'optimiser les coûts, il conviendrait de placer le système de transport francilien dans une situation concurrentielle, afin de réaliser des gains de productivité. En outre, le recours aux contrats de partenariats public-privé sur la conception et la construction des ouvrages permet de maîtriser les coûts et les délais de réalisation.

Par ailleurs, l'articulation de l'action de l'Etat avec celle des collectivités territoriales constitue un impératif pour la réussite du projet. Pour cette raison, le plan de financement proposé n'intègre pas les ressources qui pourront être tirées de la valorisation foncière. Il faut laisser aux collectivités territoriales la liberté d'affecter cette ressource aux projets de leur choix, équipements publics ou logements sociaux en particulier ; l'Etat ne devrait pas décider unilatéralement d'une forme de « préemption » de la valorisation foncière en faveur du réseau de transport. Les futurs contrats de développement territorial, créés par le projet de loi relatif au Grand Paris, pourront constituer le cadre des accords à trouver sur ce point.

M. Jean-Pierre Fourcade a fait observer que la présentation de M. Gilles Carrez ne concernait pas directement le projet de loi. Il s'est demandé si le chiffrage du coût de fonctionnement induit par la mise en service des nouvelles infrastructures de transports, à hauteur de 8,1 milliards d'euros, n'est pas excessif.

M. Charles Revet a estimé qu'une part de l'engorgement des transports, en Île-de-France, tient à la convergence de l'ensemble des voies du réseau ferroviaire vers la capitale. Le nouveau schéma de transport projeté permettra-t-il d'améliorer la situation ?

M. Christian Cambon a relevé que le plan de financement proposé par M. Gilles Carrez prévoit un appel à l'emprunt relativement limité, compte tenu de l'ampleur des besoins de financement identifiés. Ce choix procède-t-il de la prise en considération de l'Etat des finances publiques ou d'une stratégie d'optimisation financière ?

Mme Nicole Bricq s'est interrogée sur la possibilité de rééquilibrer les contributions respectives des ménages et des entreprises dans le financement des transports collectifs franciliens, en considérant le décalage qui s'est formé, en la matière, dans le passé. En outre, elle a souhaité des précisions sur le montant des ressources qu'il est possible d'attendre de la valorisation foncière induite par le projet du Grand Paris.

M. Thierry Repentin a jugé « courageuses » les propositions de M. Gilles Carrez concernant la hausse des contributions publiques et le relèvement du versement transports. Il s'est enquis des possibilités d'employer au financement du nouveau réseau, d'une part, le produit de péages urbains et, d'autre part, une taxe spéciale d'équipement qu'institueraient les collectivités territoriales et non un établissement public foncier.

Mme Catherine Procaccia a souhaité connaître l'articulation entre elles des procédures de débat public que doit conduire, sur les différents projets de transports en commun recensés aujourd'hui en Île-de-France, la Commission nationale du débat public.

M. Philippe Dominati s'est demandé si des gains de productivité significatifs pourraient être dégagés par les opérateurs de transport, alors que la « dérive » du socle de fonctionnement du réseau existant s'avère considérable. Par ailleurs, il a souligné le caractère discutable de la prééminence de l'Etat au sein du système de gouvernance prévu par le projet de loi, eu égard à l'importance de la contribution attendue de la part des collectivités territoriales pour le financement du Grand Paris.

M. Yves Pozzo di Borgo s'est interrogé sur l'incidence de l'automatisation du futur réseau de métro du Grand Paris sur ses coûts de fonctionnement.

En réponse aux différents intervenants, **M. Gilles Carrez** a indiqué que :

– le coût du futur réseau de transport prévu par le projet du Grand Paris et celui de la mise à niveau du réseau existant ne doivent pas être dissociés. En effet, d'une part le projet de nouveau métro n'est pertinent que sous la condition d'un maillage avec le réseau actuellement en place, d'autre part, les coûts liés à l'exploitation de ces deux réseaux ne pourront être dissociés dans la pratique. Aussi, le chiffrage des besoins de financement, en matière de fonctionnement, qui figure dans son rapport au Premier ministre, intègre l'ensemble de ces coûts ;

– l'automatisation du futur réseau de métro, par rapport à un réseau qui ne serait pas automatique, permet une économie des coûts de fonctionnement de l'ordre de 50 % ;

– le recours à l'emprunt, dans la première phase de réalisation du projet de transport, couvre les trois quarts des besoins de financement du nouveau métro au stade de la première phase. Une marge existe, néanmoins, en faveur d'un appel plus important à l'emprunt ;

– les ressources qu'il sera possible de dégager, au profit du projet du Grand Paris, de la valorisation foncière, si l'Etat s'abstient de décider unilatéralement de l'affectation de celle-ci, dépendront en grande partie des choix des collectivités territoriales. Dans ce contexte, il est difficile d'estimer le produit afférent, qui pourrait être de l'ordre d'un milliard d'euros, deux milliards au plus. Les importantes réserves foncières que détient Aéroports de Paris, par exemple, pourraient être mobilisées ;

– il n'est pas envisageable, en pratique, de rattraper le décalage qui s'est instauré, avec les années, entre la contribution des ménages et celle des entreprises dans le financement des transports publics d'Île-de-France. Cependant, dans le cadre du financement du projet du Grand Paris, l'effort demandé aux ménages et celui requis des entreprises devront être équitables l'un par rapport à l'autre. Le plan de financement proposé répond à cette exigence en prévoyant de mettre 13 milliards d'euros à la charge des usagers des transports, à

partir de l'évolution des tarifs, déduction faite du remboursement de la carte orange par les employeurs et des aides directes des collectivités aux ménages, et 14,5 milliards d'euros à la charge des entreprises, à partir de l'évolution du versement transports, à laquelle viendrait s'ajouter le remboursement de la carte orange par les employeurs ;

– l'obligation d'organiser des débats publics sur les différents projets de transports franciliens existants induit, pour la Commission nationale du débat public, de réelles difficultés d'articulation et de calendrier.

**Audition de MM. Guillaume Pepy,
président de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
et Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF, Proximités
(mercredi 17 février 2010)**

La commission spéciale a enfin entendu **MM. Guillaume Pepy, président de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), et Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF Proximités.**

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a tout d'abord interrogé le président de la SNCF sur sa position concernant :

- le projet de loi tel que modifié par l'Assemblée nationale ;
- la complémentarité entre le réseau de transport automatique et les services de la SNCF en région Île-de-France ;
- l'article 14 du projet de loi qui permet à la « Société du Grand Paris » de recourir aux compétences de la SNCF -mais aussi à celles de la RATP et de Réseau ferré de France (RFF)– au moyen de contrats passés de gré à gré.

Enfin, il a souhaité savoir comment la SNCF envisageait la question, très importante, de l'articulation entre le réseau à grande vitesse et celui du Grand Paris.

M. Guillaume Pepy a apporté les éléments de réponse suivants :

- le projet du Grand Paris a pour immense mérite de proposer une vision à long terme du développement de la région parisienne ;
- sur les deux enjeux de transports traités par le projet de loi –la double boucle et la desserte du plateau de Saclay-, c'est la RATP qui est concernée au premier chef, mais les deux entreprises publiques souhaitent fortement travailler ensemble dans le cadre de leur ambition commune, le service aux usagers ;
- la question de la grande vitesse, qui n'est pas abordée par le projet de loi, est essentielle, l'interconnexion des lignes à grande vitesse étant un atout essentiel de la France par rapport à d'autres pays : elle doit faciliter l'accès des Français et des européens à la région parisienne, d'une part, et permettre aux Franciliens d'accéder à la grande vitesse sans avoir à passer par Paris, d'autre part ;

– il apparaît nécessaire, à horizon de dix à quinze ans, de créer trois nouvelles gares TGV dans la région : la Défense, pour faciliter son rayonnement international, Orly, aujourd'hui très bien placée mais très mal desservie et, au Nord, le Bourget ou Pleyel ;

– le projet du Grand Paris devrait être complété par un volet sur le fret ferroviaire afin d'engager la France dans le transport écologique de marchandises ;

– la réussite du projet résidera dans la qualité du maillage, étant entendu que, comme l'a indiqué le Président de la République dans son discours du 29 avril 2009, 70 % des hausses de trafic se concentreront sur le réseau existant : les gares constituent donc un élément-clé de ce projet, de même que la qualité des interconnexions.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, ayant demandé quelle était la métropole régionale caractérisée par la meilleure articulation entre le TGV et le transport régional, **M. Guillaume Pepy** a estimé qu'il s'agissait en réalité de Paris, grâce au contournement de la capitale par la ligne à grande vitesse. Indiquant que, à Londres, la SNCF avait ouvert un service de banlieue sur une ligne à grande vitesse, conduisant à un raccourcissement de 60 % du temps de trajet, il a jugé essentiel que le réseau à grande vitesse soit utile aux Franciliens. Estimant indispensable le prolongement, au-delà de la Défense, de la ligne venant du Havre, il a indiqué que plusieurs solutions existaient – un tunnel jusqu'à Roissy, l'utilisation de l'infrastructure du métro automatique ou un « barreau » permettant une liaison au Nord de l'Île-de-France jusqu'à Roissy. A cet égard, il a fait valoir que toute infrastructure construite aujourd'hui devra être utilisée par plusieurs types de train à terme.

M. Laurent Béteille s'est interrogé sur l'articulation entre les navettes rapides et le maillage des réseaux.

Après avoir souligné que le plan de transport de la région devait être caractérisé par un parfait maillage avec le réseau à grande vitesse, **M. Michel Teston** s'est interrogé sur les moyens de relier le futur TGV normand avec le réseau ferroviaire à grande vitesse tout en desservant la région parisienne et a estimé qu'un « barreau » situé au nord de Paris était indispensable pour relier le nord et l'ouest de la France. S'agissant de la circulation de TGV ou de TER sur le réseau à grande vitesse, il a relevé que les différences de vitesse posaient des problèmes de circulation en cas d'utilisation importante des sillons.

Après avoir demandé une estimation du nombre de personnes venant de Normandie qui seront concernées par la nouvelle ligne à grande vitesse, **M. Charles Revet** a souhaité savoir si la double boucle permettrait d'éviter le passage par Paris et quelles étaient les perspectives en matière de développement du transport par voie ferroviaire des marchandises en provenance du port du Havre.

M. Christian Cambon a souligné que les Franciliens avaient une image relativement dégradée de la SNCF, liée à l'Etat des lignes de RER, notamment la

ligne D, et s'est félicité de la priorité accordée à la réhabilitation des lignes existantes.

Après avoir demandé des précisions sur la localisation prévisionnelle de la gare d'Orly, **M. Denis Badré** a jugé que la desserte de la Défense était une priorité et il a souhaité connaître la position de la SNCF sur la gare la plus adaptée pour l'arrivée de Charles-de-Gaulle Express, entre les gares Saint-Lazare, de l'Est ou du Nord.

Evoquant la liaison Charles-de-Gaulle Paris et Charles-de-Gaulle La Défense, **M. Philippe Dallier** a souhaité savoir « qui s'occupe de quoi ». Relevant l'existence de projets divergents pour la desserte de Roissy, il a évoqué celui d'une liaison spécifique, d'une part, et celui d'une liaison Normandie-Val-de-Seine, d'autre part, et a demandé quelle serait l'option retenue, entre le projet de double boucle et celui d'une liaison spéciale pour l'aéroport.

M. Yves Pozzo di Borgo a jugé que la réflexion sur la grande vitesse et celle sur le fret n'apparaissent pas dans le projet du Grand Paris et il a souhaité connaître la position de la SNCF sur ces points.

Après avoir fait part de son attachement à la desserte d'Orly, **Mme Catherine Procaccia** a demandé s'il était d'ores et déjà possible que les lignes de TGV soient utilisées par différents types de trains pour mieux desservir les Franciliens.

En réponse aux différents intervenants, **M. Guillaume Pepy** a apporté les précisions suivantes :

– l'amélioration des trajets de la vie quotidienne, pour laquelle l'Île-de-France a accumulé du retard par rapport aux autres régions, est une priorité de la SNCF ;

– la réalisation de la double boucle est indissociable de la mise en œuvre d'un plan d'urgence pour améliorer les RER, réaliser les tangentielles et renouveler le matériel : la SNCF a déjà financé 100 millions d'euros et 200 à 250 millions restent à venir dans le cadre du contrat de projet Etat-région pour la rénovation du RER D et le RER B devra aussi être entièrement rénové avant 2012. En outre, le Président de la République a confirmé la prolongation du RER E vers la Défense et le Mantois, les financements consacrés à ces travaux devant impérativement être sanctuarisés ;

– la SNCF transporte chaque jour 300 000 voyageurs en TGV, pour 3 millions et demi dans des trains de la « vie quotidienne » (TER, RER ...), dont 2,8 millions en Île-de-France ;

– le RER D a connu une hausse de 40 % de trafic en six ans, sur une ligne qui était déjà saturée ;

– le projet du Grand Paris a permis une prise de conscience de tous les problèmes existants sur le réseau francilien actuel ;

– le département des Hauts-de-Seine ne peut rester durablement à l'écart du réseau français et européen de grande vitesse ;

– l’interconnexion des TGV ne peut être utilisée, en l’Etat, par le fret, du fait des différences de gabarit et de règles de sécurité ;

– il est nécessaire de créer une gare d’interconnexion aéroport/réseau ferré à Orly et un pôle multimodal à la Défense ;

– le Gouvernement a demandé que la ligne Charles-de-Gaulle Express soit financée et celle-ci pourrait être ouverte en 2015-2017 ;

– le RER B doit être réservé aux utilisateurs du quotidien plutôt qu’à la desserte de Roissy et s’arrêter à toutes les gares ;

– les TGV ne peuvent aujourd’hui s’arrêter dans les gares franciliennes pour faire du cabotage, du fait d’un nombre trop réduit de quais et de la configuration des gares ; cette question pourrait opportunément être revue dans un schéma directeur de la grande vitesse en Île-de-France ;

– la SNCF est très défavorable au terminus à La Défense d’une ligne venant de Normandie, la priorité étant au contraire son raccordement au réseau français et européen à grande vitesse.

En conclusion, **M. Guillaume Pepy** a souhaité insister sur les points suivants :

- il n’existe pas de lutte de compétences entre la SNCF et la RATP ;
- la priorité, s’agissant de la double boucle, réside dans son maillage ;
- la question du fret doit être examinée.

En réponse à **MM. Philippe Dallier, Yves Pozzo di Borgo et Charles Revet**, qui souhaitaient des précisions complémentaires, **M. Guillaume Pepy** a indiqué que :

– les lignes existantes de TGV ne sont pas utilisables pour les autres trains de voyageurs et ceux de marchandises mais celles à venir le seront, notamment la liaison normande dont l’utilisation pourra être mixte ;

– il n’existe pas aujourd’hui de réponse unique à la question de la pertinence à long terme du choix d’un métro automatique, au regard notamment de la vitesse ;

– le projet Charles-de-Gaulle Express préexistait à celui de la double boucle et le Gouvernement estime qu’il devrait être réalisé pour offrir une liaison directe entre l’aéroport et la ville.

En réponse à une question de **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, **M. Guillaume Pepy** a indiqué qu’une arrivée de la liaison Charles-de-Gaulle Express en gare Saint-Lazare ou Montparnasse pouvait être une idée séduisante mais serait extrêmement coûteuse.

Audition de MM. Bertrand Delanoë, maire de Paris, Pierre Mansat, adjoint chargé de Paris métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, et de Mme Anne Hidalgo, première adjointe chargée de l'urbanisme et de l'architecture (mercredi 24 février 2010)

La commission spéciale a entendu **M. Bertrand Delanoë, maire de Paris, Mme Anne Hidalgo, première adjointe chargée de l'urbanisme et de l'architecture, et M. Pierre Mansat, adjoint chargé de Paris-métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France.**

M. Bertrand Delanoë, maire de Paris, a souligné avoir renforcé les investissements concernant la métropole parisienne et les transports en Île-de-France depuis 2001. Désireux de créer une dynamique de travail commune avec tous les élus concernés, indépendamment de leur orientation politique, ainsi qu'une relation de confiance avec l'ensemble des collectivités voisines de Paris, il a rapporté qu'une centaine d'entre elles était favorable à la création de Paris-métropole, syndicat mixte compétent en matière de logement, de transport et d'aménagement urbain, dont la gouvernance va être renforcée.

Il a rappelé que, depuis neuf ans, il a cherché à développer des transports alternatifs à l'automobile dans Paris et les collectivités riveraines, en veillant à prendre prioritairement en compte les enjeux de déplacement entre la capitale et la petite couronne, ainsi que de banlieue à banlieue. La ville de Paris verse désormais 350 millions d'euros au syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), contre 100 seulement avant 2007.

Appelant de ses vœux un partenariat avec l'Etat, ainsi que des relations ouvertes et respectueuses entre ce dernier et les collectivités, il a rappelé avoir défendu la proposition du « penser ensemble » lors de la tenue de l'Atelier international du Grand Paris, dont il a souligné que les projets seraient cofinancés par la capitale.

Regrettant, d'une façon générale, que le projet de loi ne s'inscrive pas dans une telle approche, qu'il avait pourtant relevée dans le discours du Président de la République du 29 avril 2009, ainsi que dans une réunion de travail ayant eu lieu six jours auparavant, il a déploré que le projet de loi se limite globalement aux transports. Appelant à plus d'ambition, il a estimé indispensable que ce texte vienne compléter les projets de court terme déjà élaborés et financés potentiellement par les collectivités territoriales à hauteur de 12 milliards d'euros. Ainsi, il s'est dit favorable à un projet de transport en grande couronne, dont il a néanmoins souligné l'imprécision du coût, à condition qu'il soit complémentaire de ceux couvrant les zones d'habitat dense et qu'il relie les pôles économiques de ces zones.

Préférant l'expression de « métropole parisienne » à celle de « Grand Paris », il s'est inquiété du contenu du projet de loi tel que voté en première lecture par l'Assemblée nationale, et a placé ses espoirs dans son examen par le Sénat.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a tout d'abord relevé dans le texte des éléments de progrès, tels que le financement par l'Etat, au moyen de l'emprunt national, du futur métro automatique en rocade, ou encore l'élaboration des contrats de développement territorial, illustrant le partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales. En outre, il a souhaité que le projet de loi intègre un schéma de développement du TGV permettant de mieux relier la métropole parisienne aux différents points du territoire national, mais également au reste de l'Europe.

Il a interrogé le maire de Paris sur le tracé du projet de métro en rocade, son articulation avec le pôle du plateau de Saclay, le contenu des contrats de développement territorial et la prise en considération des problématiques liées au logement.

Estimant que le tracé du métro en rocade devait être articulé avec les projets déjà développés par les collectivités, et jugeant que la concertation sur ce point devrait permettre d'atteindre un consensus, **M. Bertrand Delanoë** a cependant insisté sur la nécessité de ne pas multiplier les consultations, au risque de retarder la prise de décision. Appelant à un enrichissement du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), y compris par les départements, il a mis en avant l'indispensable cohérence métropolitaine et régionale des contrats de développement territorial, regrettant à cet égard l'absence de référence à Paris-métropole dans le projet de loi. Enfin, il s'est dit favorable au développement du pôle de Saclay, à condition toutefois qu'il ne donne pas lieu à un transfert à son profit d'établissements ou d'organismes actuellement situés à Paris ou dans les Hauts-de-Seine.

Mme Anne Hidalgo, première adjointe chargée de l'urbanisme et de l'architecture, a déploré que le projet de loi oppose deux logiques en matière de transports, l'une favorisant la desserte des zones denses et l'autre une liaison à grande vitesse entre des sites stratégiques, alors qu'il est essentiel de les rendre compatibles. Craignant que la valorisation foncière attendue dans les espaces proches des gares et destinée à financer le projet entraîne la relégation des logements sociaux dans les zones plus reculées, elle a critiqué l'absence des sciences sociales dans le pôle de Saclay, à l'encontre de la démarche d'intégration transversale retenue dans la majorité des universités de renommée mondiale.

M. Pierre Mansat, adjoint chargé de Paris métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, a regretté l'absence d'un maillage territorial à la fois dense et fin, en matière de transport, dans le projet de loi. Estimant que le mode de financement devait prendre en compte les coûts d'exploitation de la double boucle, il a jugé que le texte ne permettait pas de hiérarchiser les différentes priorités.

Se félicitant de ce que le débat sur le Grand Paris ait été lancé au mois de septembre 2009 au sein du conseil municipal de la Ville de Paris, et relevant les propos alors sévères du maire à son encontre, **M. Yves Pozzo di Borgo** a noté que des progrès avaient été réalisés, grâce à la bonne volonté de l'ensemble des acteurs. Estimant que la démarche de construction de grands pôles urbains allait

créer une véritable dynamique en faveur des villes et du logement social, il a jugé nécessaire de coordonner le contenu du projet de loi avec les projets déjà existants en ce domaine. Enfin, il a interrogé l'intervenant sur l'évolution possible de son appréciation du projet de loi.

Relevant le climat constructif des relations entre Paris et ses communes riveraines, **M. Christian Cambon** a anticipé un surcroît de pouvoir de l'Etat, dans la mesure où la création de grandes infrastructures régionales nécessiterait un pilotage plus centralisé. Stigmatisant à cet égard l'incapacité de la région durant ces quinze dernières années à faire aboutir de nouveaux projets, il a appelé à résoudre prioritairement les problèmes actuels, notamment s'agissant du réseau RER. Voyant dans la densification du noyau central, prévue par le SDRIF, la source d'un engorgement des transports, il a questionné l'intervenant sur les améliorations qu'il souhaiterait y apporter. Enfin, il s'est interrogé sur la capacité de Paris-métropole à assurer une gouvernance efficace des collectivités qu'il regroupe.

Après avoir salué la continuité des propos du maire de Paris avec ceux de ses prédécesseurs sur certains sujets, **M. Philippe Dominati** a regretté l'absence de propositions de sa part, notamment sur le plan institutionnel. Le maire de Paris est-il favorable à la liberté d'organiser des transports collectifs en surface en dehors du monopole de la société d'Etat ? Est-il favorable à la normalisation du statut de la capitale par rapport au droit de commun ? Quelles sont ses propositions s'agissant du périmètre du Grand Paris ?

M. Jean-Pierre Caffet a déclaré avoir identifié, au terme des auditions menées tant par la commission spéciale que par le rapporteur, deux sujets particulièrement importants :

– les contrats de développement territoriaux (CDT) : comment les utiliser ? Comment respecter la libre administration des communes ? Comment répartir la richesse créée par les aménagements ? Comment assurer la cohérence des CDT avec les documents existants, notamment le SDRIF ? Comment faire en sorte que les territoires concernés puissent construire des logements, notamment sociaux ?

– l'articulation entre le « double huit », le plan de mobilisation du conseil régional et le maillage : si le Gouvernement a annoncé que l'Etat financerait l'intégralité du projet, aucune garantie n'a été formulée s'agissant du financement de l'articulation entre les différents réseaux.

M. Philippe Dallier a indiqué partager le point de vue du maire de Paris sur le projet de loi. Ce projet est parcellaire, il se contente d'évoquer les questions de transport et du développement des territoires où seront implantées les gares. Certains sujets essentiels ne sont pas évoqués : le logement, le partage de la richesse fiscale ou encore la cohésion urbaine et sociale.

La méthode adoptée par le ministre est certes efficace mais elle ne permet pas l'émergence d'une véritable vision métropolitaine : les questions centrales de gouvernance sont remises à plus tard et les négociations sont menées

bilatéralement avec certains maires. Cette situation montre que sans outil de gouvernance, les projets les plus importants ne peuvent être mis en œuvre : personne n'est aujourd'hui légitime pour parler au nom de la métropole.

S'agissant des possibilités d'amender le présent projet de loi, qu'attend exactement le maire de Paris du Sénat ?

M. Jean-Léonce Dupont a souligné que la réflexion sur le Grand Paris trouvait un écho en Normandie. Jacques Attali a en effet souligné que la consécration de Paris comme « ville monde » était conditionnée par sa capacité à être reliée à la mer. Sur ce sujet, il faut préférer à la liaison Paris-Rouen-Le Havre la liaison entre Paris et l'ensemble de la façade maritime. Les réflexions sur le Grand Paris doivent donc rejoindre les réflexions menées aujourd'hui par les deux Normandie, et la capitale doit rechercher des synergies non seulement avec Rouen et Le Havre mais aussi avec Caen.

M. Michel Teston a relevé plusieurs lacunes du projet de loi : outre la nécessité du maillage et de la complémentarité entre le plan de mobilisation et le projet du Grand Paris, la poursuite de l'interconnexion en région parisienne du réseau ferroviaire à grande vitesse et les flux en matière de fret ne sont pas pris en compte. Ainsi, rien n'est prévu pour que la région d'Île-de-France puisse s'engager dans le transport écologique des marchandises.

Un projet de transport ne doit pas seulement porter sur la mise en place d'infrastructures de qualité mais également sur la capacité à les relier à l'ensemble du réseau ferroviaire.

A la suite de ces interventions, **M. Bertrand Delanoë, maire de Paris**, a apporté les éléments de réponse suivants :

– les améliorations du projet de loi pourraient porter sur la reconnaissance du SDRIF par l'Etat après les élections régionales, la prise en charge par l'Etat non seulement du financement du « double huit » mais également de son fonctionnement qui, dans le projet actuel, est laissé à la charge du STIF, ce qui entraîne un accroissement des coûts additionnels inacceptable pour les collectivités territoriales;

– le financement du service public par le secteur privé n'est pas souhaitable, même si l'intervention du privé ne doit pas être rejetée par principe : le projet CDG Express doit ainsi aboutir ;

– la décision du Conseil constitutionnel qui a permis à Paris de rentrer dans le droit commun s'agissant de l'ouverture des commerces le dimanche doit être saluée ;

– l'Etat s'est longtemps désintéressé de Paris et le projet de loi ne repose pas sur la bonne méthode : il faut mettre en place un véritable partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales. La nomination du directeur de l'Atelier international du Grand Paris sans consultation de la mairie de Paris constitue un contre-exemple regrettable ;

– s’agissant de la gouvernance, la mise en place d’une communauté urbaine autour de Paris n’est pas envisageable à court terme. Une nouvelle étape peut en revanche être franchie en matière de gouvernance à partir de Paris-métropole, en s’appuyant sur des décisions et des réalisations concrètes ;

– le plan de mobilisation de la région et le rapport Carrez doivent être pris en compte par le Sénat lors de l’examen du projet de loi ;

– s’agissant de la Normandie, les liens entre Paris et la façade maritime sont essentiels et aucune ville ne doit être exclue dans la mise en œuvre des synergies ;

– l’accessibilité à Paris de toute la France et de toute l’Europe est un enjeu essentiel. L’arrivée des grandes lignes TGV dans le centre de Paris est de ce point de vue un atout, qui ne doit pas être remis en cause par l’intéressant projet d’ouverture d’une gare TGV en Seine-Saint-Denis.

ANNEXE II

EXAMEN DES AMENDEMENTS ET ADOPTION DU TEXTE DE LA COMMISSION

Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la commission spéciale a examiné le rapport de M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, et établi le texte qu'elle propose pour le **projet de loi n° 123** (2009-2010), adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au **Grand Paris**.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a fait valoir que la finalité de ce texte consiste à conforter la place de Paris et de l'Île-de-France dans la compétition internationale des « villes-monde ». Il a présenté les cinq enjeux qui, selon lui, sont cruciaux pour le développement du Grand Paris.

– L'enjeu des transports. Le maillage du réseau de transport public en Île-de-France est l'un des plus denses et des plus efficaces au monde. Toutefois, ce réseau, conçu en radiales à partir du centre de Paris, ne répond plus aux attentes des usagers qui vivent et travaillent en banlieue parisienne, notamment pour assurer les transferts entre le nord et le sud et entre l'est et l'ouest franciliens. L'objet du projet de nouvelle ligne de métro automatique du Grand Paris, dit de la « double boucle », est d'améliorer significativement le quotidien des Franciliens en renforçant l'attractivité du territoire.

– L'enjeu de l'emploi. L'Île-de-France rassemble 22 % des emplois de la métropole avec plus de 5 millions d'emplois. Cependant, la croissance de cet emploi est plus modérée que dans les autres régions. Le Grand Paris, par le développement de l'activité économique qu'il a pour objet de favoriser, permettra de dynamiser la création d'emplois.

– L'enjeu du logement. Depuis quinze ans, la production de logements franciliens oscille entre 35 000 et 45 000 logements par an. Sur la même période, la part de l'Île-de-France dans la construction nationale de logements est passée de 17,1 % à 10,7 %. Cette crise appelle une politique ambitieuse, portant sur l'ensemble des segments du marché.

– L'enjeu de la recherche. Le bassin parisien occupe une position exceptionnelle, en ce domaine, au niveau français comme européen. Quelque 78 000 chercheurs vivent sur le territoire francilien et la région représente 42,5 % des dépenses nationales en recherche et développement. Il faut maintenir ce fort potentiel à son niveau d'excellence. Le modèle des pôles de compétitivité (« clusters ») répond à cette exigence, dans la mesure où il doit permettre de créer des synergies entre les mondes de la recherche, de la formation et de l'industrie.

– L'enjeu du développement durable. Le Grand Paris ne pourra se mettre en place que dans une perspective de développement durable, en respectant des principes dégagés par le Protocole de Kyoto et par le Grenelle de l'environnement. Il y a un retard à rattraper, notamment en matière de maîtrise énergétique.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a présenté les trois projets structurants que comporte le projet de loi :

– la construction d’une nouvelle ligne de métro automatique de 130 kilomètres, conçue pour une circulation à haute fréquence, unissant en rocade Paris et les grands territoires stratégiques de la région d’Île-de-France ;

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

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

La réalisation de ces objectifs implique de créer des outils juridiques adaptés, ce que prévoit le projet de loi. **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, en a distingué quatre types :

– une procédure de consultation simplifiée au regard des règles relatives au débat public fixées dans le code de l’environnement, sans remettre en cause la participation du public au processus d’élaboration et de décision du schéma de transport public du Grand Paris ; cette procédure devrait permettre de gagner environ un an par rapport au droit commun ;

– deux structures de pilotage, prenant la forme d’établissements publics : la « Société du Grand Paris » (SGP) et l’Etablissement public de Paris-Saclay, l’un et l’autre dotés de compétences importantes et d’une gouvernance spécifique ;

– des mécanismes de maîtrise du foncier, destinés à lutter contre la spéculation foncière susceptible d’enchérir le coût des opérations pour l’Etat ;

– la création des « contrats de développement territorial » (CDT), que les communes et leurs groupements pourront conclure avec l’Etat pour la mise en œuvre des objectifs du Grand Paris ; ces contrats permettront d’associer les élus locaux au développement futur de leur territoire.

La dimension « transport » fait l’objet de l’essentiel du reste des dispositions du texte. Il reviendra à la SGP d’exercer, en principe, la maîtrise d’ouvrage des travaux afférents. Par ailleurs, la création d’une zone de protection non urbanisable est prévue dans le périmètre de l’opération d’intérêt national du plateau de Saclay.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a ensuite indiqué les grands axes de ses propositions d’amendement au projet de loi.

– Premier axe : préciser la méthode. Il s’agit d’organiser une concertation loyale avec les collectivités territoriales et de mieux associer la population à l’élaboration du projet ;

– Deuxième axe : faciliter la mise en œuvre du texte grâce à un financement clair et un pilotage efficace.

S'agissant du financement, le coût pour l'Etat des infrastructures de transport prévues par le projet de loi s'élève au total à 21 milliards d'euros. L'Etat financera la construction du nouveau réseau. Dans ce cadre, une dotation en capital, à hauteur de 4 milliards d'euros, versée sur une période de trois à cinq ans environ en fonction des besoins, permettra à l'établissement public « Société du Grand Paris » de lever sur les marchés financiers, année après année, une série d'emprunts, remboursables sur quarante ans environ. Le rapporteur proposera deux dispositifs fiscaux dont les produits respectifs seront affectés au budget de la SGP.

S'agissant du pilotage, l'objectif est de renforcer la gouvernance des deux établissements publics créés par le projet de loi. D'une part, une structure à « trois étages » est proposée pour la « Société du Grand Paris », avec un directoire composé de trois personnes, un conseil de surveillance resserré et un comité stratégique composé très largement, aux prérogatives accrues. D'autre part, l'Établissement public de Paris-Saclay est doté d'un conseil d'administration restreint et d'un comité consultatif étoffé, dont les compétences sont valorisées.

– Troisième axe : assurer la cohérence globale entre logement, transport et emploi, dans le respect des objectifs de développement durable. Il s'agit principalement de mettre en œuvre quatre exigences : prévoir l'interconnexion du futur réseau de transport du Grand Paris avec les autres réseaux, notamment le réseau ferroviaire à grande vitesse, et tenir compte des exigences propres au fret ferroviaire ; fixer des objectifs ambitieux en matière de création de logements, en référence à l'objectif de construire chaque année en Île-de-France 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés ; conforter le nouvel outil des contrats de développement territorial, par la consultation de la région et du département concerné, la soumission systématique des projets de contrat à enquête publique, un enrichissement des objectifs de ces contrats et le souci du financement de leur exécution ; enfin, garantir la préservation des terres agricoles, en particulier sur le plateau de Saclay.

Un débat s'est alors engagé.

Mme Nicole Bricq a indiqué que, si l'Etat devait définir des projets de long terme, il devait néanmoins le faire en respectant quatre conditions :

– rétablir des relations de confiance avec les collectivités territoriales, notamment avec la région d'Île-de-France, dont elle a souligné la légitimité renouvelée par le résultat des dernières élections régionales ;

– honorer ses engagements en exécutant les contrats de plans et de projets ;

– assurer des négociations dans la transparence avec les différents acteurs concernés ;

– clarifier les conditions du financement du projet, sous peine d'alimenter la crainte de transferts de charges vers les ménages et les collectivités territoriales.

Or, selon **Mme Nicole Bricq**, le projet de loi, dans le texte adopté par l'Assemblée nationale, ne répond à aucune de ces conditions.

M. Dominique Braye a fait part de son soutien au projet de loi, en soulignant qu'une action forte est nécessaire pour rendre Paris plus compétitif dans la concurrence entre les « villes-monde ». Il a attiré l'attention sur le problème du logement en Île-de-France, à partir de deux remarques :

– le texte doit bien prendre en compte le lien nécessaire entre transports, logement et développement économique ;

– l'action dans le domaine du logement constitue une urgence. Cette situation motive le dépôt d'un amendement tendant à territorialiser l'objectif global de construction de 70 000 logements par an dans la région.

Par ailleurs, il a fait observer qu'il existe déjà de nombreux établissements publics servant à l'Etat de relais pour son intervention dans la région d'Île-de-France. Il importe donc de coordonner ces opérateurs.

M. Dominique Braye a conclu son propos en soulignant que porter un projet de long terme pour la région ne devait pas empêcher d'agir sans délai pour améliorer le quotidien des Franciliens, notamment en ce qui concerne les transports.

Mme Éliane Assassi a fait valoir que le recours à la procédure accélérée ne se justifiait pas pour le projet de loi. En outre, le résultat des élections régionales devrait conduire à mieux associer l'exécutif régional à l'élaboration de ce texte, sur lequel elle a formulé plusieurs critiques :

– le projet de loi paraît constituer une remise en cause du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2008 ;

– la « Société du Grand Paris » est dotée de compétences exorbitantes, ce qui soulève des inquiétudes quant à sa gouvernance. C'est le signe d'une recentralisation du pouvoir qui s'inscrit dans un mouvement paradoxal : d'un côté, les collectivités territoriales se voient dessaisies de leurs compétences au profit de l'Etat, de l'autre, ce dernier abandonne des pans entiers du service public à la logique marchande. Pourtant, le recours à cette forme de gouvernance est injustifié car l'Etat dispose de nombreux outils lui permettant d'intervenir : contrats de plan, établissements publics d'aménagement ou encore projets d'intérêt général. Coordonner ces outils dans le respect des compétences des acteurs permettrait d'atteindre les objectifs affichés ;

– les objectifs du Grand Paris sont en eux-mêmes discutables car le projet de loi ne pose pas les bases d'un développement durable et équilibré de la région. Le texte se contente de projeter la construction d'une ligne de métro pour desservir des zones dites « stratégiques », sans prendre en compte la réalité des déplacements entre le domicile et le travail. Par ailleurs, il implique un vaste processus d'expropriations et d'urbanisation et déroge, sans véritable justification, aux règles d'urbanisme de droit commun.

M. Charles Revet a rappelé que le projet initial de Grand Paris, tel qu'annoncé par le Président de la République, impliquait une réflexion sur les transports au-delà de l'Île-de-France, notamment un renforcement des liens entre Paris et la façade maritime, selon l'axe Paris-Rouen-Le Havre. Tout en se félicitant des avancées proposées par le rapporteur en matière de liaisons à grande vitesse vers la Normandie ou de transfert du fret routier vers le transport fluvial ou ferroviaire, il a regretté que le texte, dans sa forme actuelle, soit encore loin de l'ambition initiale d'un Grand Paris remontant jusqu'au Havre. Le développement de ce débouché portuaire constitue pourtant un enjeu important, en termes d'emplois, et pourrait placer la liaison Paris-Rouen-Le Havre en position de force dans la concurrence que se livrent les grands ports du nord de l'Europe. La localisation d'installations portuaires plus en amont sur la Seine permettrait de donner corps à ce projet de débouché portuaire de Paris vers la Manche. À tout le moins, le coût et les avantages de cette solution doivent être étudiés sérieusement et comparés au bilan des autres solutions envisageables.

M. Jean-Pierre Caffet a fait valoir que l'objectif de croissance et de compétitivité de l'Île-de-France, partagé par l'ensemble des intervenants, ne reste qu'un objectif partiel, qui ne prend pas suffisamment en compte le besoin d'équité en matière de développement et les difficultés spécifiques de certains territoires. En outre, la stratégie économique définie par le projet de loi, qui semble souscrire à l'idée qu'il suffit de relier quelques pôles de compétitivité, ou « clusters », pour doubler la croissance francilienne, ne lui paraît pas pertinente. La situation de Île-de-France en termes de développement économique s'avère, en effet, complexe, notamment dans la mesure où les entreprises sont d'abord créées dans la zone centrale de la métropole avant d'essaimer vers certains lieux de concentration économique.

Par ailleurs, il a fait part de son inquiétude en ce qui concerne la méthode et les outils mis en œuvre par le projet de loi. En particulier, malgré quelques améliorations apportées par le Conseil d'État et par l'Assemblée nationale, ce texte ne s'écarte pas significativement de la philosophie qui animait un avant-projet dans lequel les collectivités territoriales, bien qu'elles puissent discuter des contrats de développement territorial, ne pouvaient toutefois pas réellement peser sur la décision finale, prise par décret. Il a ainsi fait valoir plusieurs griefs :

– le projet de loi institue une série de procédures dérogatoires qui donnent le dernier mot à l'État ;

– le texte traduit un refus du partenariat entre l'État et les collectivités territoriales. À titre d'exemple, même si le tracé du futur réseau de transport du Grand Paris est soumis à débat public conformément aux obligations légales, l'État apparaît comme ayant décidé de façon unilatérale la réalisation d'un métro automatique, en laissant aux autres acteurs, notamment au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et à la région, le soin de gérer les aspects qu'il n'aura pas pris en charge ;

– la méthode suivie par le Gouvernement risque non seulement de susciter des contentieux mais aussi d’engendrer un système dont le fonctionnement ne sera pas efficace. La séparation maintenue entre les projets de l’État, d’une part, et les projets des collectivités territoriales, d’autre part, est d’autant plus dommageable que le rapport au Premier ministre de M. Gilles Carrez, député, et sur lequel il y a consensus, a dessiné les pistes d’un partenariat fécond, y compris en ce qui concerne le phasage du financement entre l’État et les collectivités territoriales ;

– les compétences du STIF ne semblent pas respectées ;

– le contexte politique actuel ne justifie pas le maintien de la procédure accélérée pour l’examen du projet de loi, alors que le Président de la République a paru donner aux dernières élections régionales la dimension d’un « référendum » sur l’organisation du Grand Paris et, en particulier, sur le volet « transports » de ce projet.

M. Denis Badré a formulé les observations suivantes :

– la nécessité de tracer l’avenir de l’Île-de-France ne doit pas conduire à la précipitation et ne rend peut-être pas indispensable le recours à la procédure accélérée pour le projet de loi ;

– ce texte ne concerne pas seulement l’avenir de la région d’Île-de-France mais la France tout entière, ainsi que l’Europe ;

– il faut veiller à ne pas instituer d’opposition entre l’État et la région d’Île-de-France ;

– plusieurs autres oppositions pourraient naître entre Paris et la province, entre l’est et l’ouest franciliens, entre la grande couronne et la petite couronne parisiennes. Or il convient, au contraire, de faire travailler tous les acteurs ensemble ;

– trois grands risques sont identifiés dans ce contexte : une centralisation excessive, alors que, au contraire, il faut se garder de sous-estimer les intercommunalités et adopter une démarche conforme au principe de subsidiarité ; la spécialisation, alors qu’une zone comme celle de La Défense, par exemple, devrait conjuguer emploi, recherche et logement ; une complexification croissante, notamment en matière de transports ;

– un aménagement du territoire, pour être efficace, doit en permanence combiner l’emploi, le logement et les transports, en visant les besoins d’aujourd’hui sans perdre de vue ceux de l’avenir.

M. Philippe Dominati a considéré que le projet de loi, ambitieux et important, ne doit pas être reporté, ni être pénalisé par les aléas de la vie politique. Il a indiqué partager un certain nombre des préoccupations exprimées tant par les membres de la majorité que par l’opposition, notamment en ce qui concerne le respect des responsabilités locales. Il a ainsi relevé les points suivants :

– la question de la gouvernance, et notamment des limites géographiques du Grand Paris, n'est pas réglée dans le projet de loi ;

– la gouvernance des établissements publics créés par ce texte pourra être améliorée ;

– pour la pérennité du financement des ambitions portées par ce projet, il convient de s'assurer de l'équilibre entre le poids financier qui pèsera sur les usagers des transports parisiens et la qualité du projet prévu ;

– les mesures urgentes relatives à la mise à niveau du réseau de transports existant devront être précisément examinées ;

– ce projet de loi peut, de façon bénéfique, constituer la première étape d'un projet plus ambitieux qui consistera à définir le périmètre et le budget de la collectivité du Grand Paris.

Mme Catherine Tasca a déploré le recours à la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi par le Parlement. Si le rapporteur a bien posé les enjeux de ce texte, plusieurs éléments du dispositif prévu soulèvent néanmoins des inquiétudes. En particulier, le projet traite, de façon différenciée, deux objectifs qu'il serait pourtant nécessaire de concilier : l'efficacité, d'une part, et le respect de la décentralisation, d'autre part.

Derrière la quête d'efficacité caractérisant ce texte, se dessine, selon elle, une forme de « défiance » à l'encontre des collectivités territoriales et, plus largement, une incapacité à imaginer un partenariat équilibré entre celles-ci et l'État. Ce texte réaffirme la légitimité de l'État sans tenir compte des changements intervenus depuis les années 1970, qui impliquent, outre l'impulsion de l'échelon central, d'entendre les collectivités territoriales, devenues les acteurs les plus légitimes au plan local. Ce serait une erreur historique de se passer de leur énergie, de leur dynamisme et de leurs moyens financiers. Le groupe socialiste sera vigilant sur l'évolution du texte en ce sens.

Mme Brigitte Gonthier-Maurin a formulé les observations suivantes :

– le projet de loi, eu égard à son importance, aurait justifié que soit retiré l'engagement de procédure accélérée ;

– les métropoles sont devenues un défi majeur pour les peuples, dans la mesure où elles présentent une forme de paradoxe : elles sont en effet capables de produire des richesses et des potentialités fortes, mais constituent également la source de profondes inégalités, que ce soit en matière d'emploi, de transports ou de logement, d'environnement ou de qualité de vie ;

– le projet de loi conduit à s'interroger sur le type de développement écologique et citoyen qu'il convient de donner à la région d'Île-de-France ;

– il ne faut pas perdre de vue les fortes aspirations à vivre mieux dans un territoire partagé, tissé de solidarités et respectueux de l'environnement ;

– le projet de loi ne semble pas permettre de relever tous ces défis pour le plus grand nombre. Il conduit, au contraire, à accélérer l'évolution vers une mondialisation inégalitaire, d'autant que cette évolution s'inscrit dans un ensemble plus vaste de réformes, visant à modifier en profondeur la gouvernance du pays en re-centralisant les pouvoirs, tout en permettant à l'État de se désengager de plus en plus dans les domaines de l'économie et du social ;

– ce texte marque un net recul des moyens de la démocratie de proximité, puisqu'il accorde des pouvoirs exorbitants à la future « Société du Grand Paris » sans laisser de possibilité d'intervention aux collectivités territoriales. Par exemple, la ville de Nanterre, bien que directement concernée, se retrouve dessaisie de ce projet ;

– la réalisation technique de ce projet semble encore incertaine et son financement induit un grand scepticisme, dans la mesure où il reposera vraisemblablement sur la taxation des plus-values immobilières, c'est-à-dire en favorisant une spéculation foncière.

M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé que le Gouvernement, en Conférence des Présidents, a indiqué qu'il ne reviendra pas sur sa décision d'engagement de la procédure accélérée pour l'examen de ce projet de loi. Il a fait valoir que la commission spéciale, et surtout son rapporteur, ont disposé du laps de temps nécessaire, depuis janvier 2010, pour examiner ce texte en profondeur.

En réponse aux différents intervenants, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a apporté les précisions suivantes :

– le problème de la place de la région d'Île-de-France dans la compétition internationale revêt une importance cruciale en termes d'emplois, de transports, de rivalité avec les places financières étrangères. Il n'est donc pas envisageable de reporter ce projet de loi ;

– le problème de la gouvernance, dont M. Philippe Dallier a analysé les pistes d'évolution possibles dans son rapport d'information n° 262 (2007-2008), n'est pas traité par le projet de loi et se trouve donc renvoyé à une date ultérieure. Le texte, néanmoins, propose un système destiné à accélérer l'évolution économique et sociale de la région d'Île-de-France, à partir des deux outils de gouvernance que sont la « Société du Grand Paris » et « l'Établissement public de Paris-Saclay », auxquels ses propositions d'amendements apportent plusieurs améliorations et qui, s'ils sont bien constitués et dotés de moyens financiers suffisants, peuvent être efficaces ;

– il faut veiller à ce que la méfiance ne s'installe pas entre l'État et les collectivités territoriales. Le cadre du projet de loi recouvre en effet une région, huit départements et 1 281 communes qui se sont elles-mêmes engagées dans des processus de coopération ;

– au regard des enseignements tirés des expériences du lancement de la ligne 14 de métro automatisée ou encore du lancement de la ligne « Eole »

avec la Société nationale des chemins de fer (SNCF), il convient d'approuver le raccourcissement et la simplification des procédures permis par le projet de loi ;

– le futur réseau de transport du Grand Paris en rocade est indispensable, comme l'ont été les premiers tramways franciliens, avec un accent mis sur la liaison des aéroports, des centres de gestion et des pôles économiques importants ;

– le souci de la projection du Grand Paris vers une façade maritime doit être pris en compte ;

– les discussions autour de la conclusion des contrats de développement territorial constitueront le test de la qualité de la discussion entre l'État et les collectivités territoriales. Si ces contrats ne suffisent pas en eux-mêmes, leur essor, notamment dans l'est parisien, représentera un moyen très important de dynamiser certains territoires ;

– la coordination entre la « Société du Grand Paris » et les organismes d'aménagement donnera lieu à un partage des moyens financiers et à une mise en commun des plans d'action qui permettront de réaliser les objectifs d'emploi et de logement prévus ;

– le projet de loi ne constitue que la première étape de la réalisation d'une ambition plus grande en matière de logement, d'emploi, de recherche et de transports ;

– l'articulation entre ce texte et les contrats de projets entre l'État et la région est le point fondamental qu'il est nécessaire de préciser et de mieux organiser. En effet, trois systèmes de transports doivent être conciliés : le système actuel, qui dépend du STIF et pour lequel un certain nombre d'améliorations sont nécessaires ; le nouveau réseau prévu par le projet de loi ; enfin, l'interconnexion des lignes à grande vitesse. L'imbrication de ces trois systèmes de transports est un des éléments déterminants pour l'attractivité de la région capitale, aux côtés du logement et de la participation des universités à l'effort de recherche et développement.

Puis la commission spéciale, examinant l'ensemble des amendements, s'est prononcée ainsi qu'il suit.

Présentant son amendement n°1 de nouvelle rédaction de l'article 1^{er}, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a proposé de le rectifier afin de retenir l'objectif de réduction des déséquilibres fiscaux envisagé par l'amendement n° 124 de M. Philippe Dallier.

M. Jacques Mahéas a suggéré de compléter l'amendement du rapporteur en prévoyant que la notion de « mixité sociale » avancée dans l'amendement n° 124 soit également retenue comme un des objectifs justifiant la construction de logements en Île-de-France.

Mme Nicole Bricq a fait observer que la rectification proposée par le rapporteur ne répondait en rien à l'objectif de compensation des déséquilibres

fiscaux entre les communes pauvres et les communes riches car la question de la péréquation fiscale doit être abordée dans le cadre de la réforme de la taxe professionnelle. Elle a également fait valoir que cette rectification était en totale contradiction avec l'extension qu'il propose par ailleurs, à la région d'Île-de-France, de la taxe sur les plus values foncières liées à la réalisation d'infrastructures de transport, qui frappera uniformément le territoire francilien.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, n'a pas fait droit à la proposition de M. Jacques Mahéas et a fait valoir qu'il sera possible pour certaines communes, selon leur niveau de ressources, d'exonérer du dispositif de taxation des plus values immobilières certaines cessions d'immeubles ou certaines zones pour des motifs d'ordre social.

| Article 1^{er} Le Grand Paris : un projet d'intérêt national | | | |
|---|----|---|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | | Hierarchisation des objectifs du projet du Grand Paris, financement assuré par l'Etat, fixation de l'objectif en termes de logement | Adopté après rectification |
| M. Charles Revet | 5 | Prise en compte des interconnexions avec les autres réseaux ferroviaires et routiers lors de l'élaboration du réseau de la double boucle | Adopté après rectification |
| M. Philippe Dallier | 24 | Précision selon laquelle le projet du Grand Paris vise à réduire les déséquilibres fiscaux et est défini conjointement par les collectivités locales et par le Syndicat Paris Métropole | Rejeté |

Présentant ses amendements n°s 130 et 129, **M. Denis Badré** a insisté sur la nécessité d'associer les élus du territoire francilien à l'élaboration du projet du Grand Paris. A cet égard, il a regretté le développement des établissements publics d'Etat, à l'image de l'Établissement public d'aménagement de la défense (EPAD), au détriment des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), qui ont pourtant un rôle structurant dans l'aménagement équilibré de nos territoires en termes d'emplois, de logements et de transports.

M. Dominique Braye a estimé que le rôle essentiel des intercommunalités était déjà pleinement reconnu par la législation en vigueur puisque les communautés d'agglomération exercent déjà des compétences en matière d'aménagement de l'espace ou de développement économique.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a considéré que cette préoccupation était satisfaite par le texte de son amendement, qui prévoit que les communes et leurs groupements définissent et réalisent, conjointement avec l'Etat, les contrats de développement territorial.

| Article 1^{er} Le Grand Paris : un projet d'intérêt national | | | |
|---|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Denis Badré | 30 | Association des élus du territoire francilien à l'élaboration du projet du Grand Paris | Retiré |
| M. Denis Badré | 29 | Affirmation du rôle structurant des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) pour réaliser les objectifs du Grand Paris | Retiré |

Présentant son amendement n° 78, **Mme Catherine Dumas** a fait observer que le projet du Grand Paris prenait insuffisamment en compte l'objectif d'améliorer la desserte du cœur de Paris et de la petite couronne.

M. Jean-Pierre Caffet s'est dit très favorable à la philosophie de cet amendement estimant qu'il existe en effet une problématique particulière s'agissant de la desserte de la zone dense de l'agglomération parisienne.

M. Jean-Paul Emorine, président, a fait valoir, a contrario, que le réseau de métro parisien était l'un des plus denses et efficaces au monde.

Se déclarant favorable à cet amendement, **M. Yves Pozzo di Borgo** a rappelé que si, historiquement, le développement de Paris s'était toujours opéré en cercles concentriques selon des radiales à partir du centre de la ville, l'approche d'un développement en grand huit était, certes, totalement révolutionnaire aujourd'hui mais ne devait pas pour autant aboutir à négliger le cœur de la capitale.

M. Denis Badré a estimé que le projet de loi ne devait pas induire d'opposition entre Paris et sa banlieue et a considéré que le projet de métro automatique devrait permettre de décongestionner le centre de la capitale.

M. Christian Cambon a reconnu que cet amendement était utile pour répondre aux difficultés de circulation que connaissent les Franciliens, notamment pour les habitants de la proche banlieue parisienne.

Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale, a estimé que cet amendement n'était pas nécessaire, indiquant d'abord que la définition des caractéristiques du réseau du Grand Paris était bien prévue à l'article 2 et faisant ensuite observer que l'amendement n°1 du rapporteur mettait bien en évidence le rôle essentiel de la ville de Paris quant à l'organisation générale du Grand Paris.

Reconnaissant également que cet amendement trouverait plus opportunément sa place à l'article 2, **Mme Nicole Bricq** a fait valoir que les difficultés de déplacement constatées en petite ou en moyenne couronne n'étaient pas sans conséquence sur l'allongement du temps de transport pour les usagers qui sont confrontés à des congestions croissantes en Île-de-France.

M. Dominique Braye a lui aussi reconnu que cet amendement relevait davantage de l'article 2 avant de s'interroger sur la notion d'hyper-centre en estimant que celle-ci manquait de précision et qu'elle était sujette à différentes interprétations.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a suggéré à l'auteur de cet amendement de le rectifier pour intégrer une partie de son dispositif à l'article 2 du projet de loi, reconnaissant que le désengorgement de la zone centrale était de nature à améliorer la circulation dans l'ensemble de la région.

Mme Catherine Dumas n'a pas souhaité modifier son amendement faisant valoir que celui-ci visait précisément à intégrer l'objectif de l'amélioration de la desserte dans l'article 1^{er} relatif aux grands principes qui guideront le schéma de transport du Grand Paris.

Présentant son amendement n° 79, **Mme Catherine Dumas** a souhaité que le projet de loi relatif au Grand Paris ait pour objectif de renouer avec une croissance moyenne annuelle forte pour soutenir la concurrence des autres capitales européennes.

MM. Dominique Braye, Laurent Béteille et Hugues Portelli ont dénoncé la faible valeur normative de cet amendement, considérant qu'une telle disposition n'avait pas sa place dans la loi.

Mme Nicole Bricq s'est inscrite en faux contre l'idée de « renouer avec la croissance », faisant valoir que la région d'Île-de-France était justement une des rares régions à avoir traversé la crise en restant la première région de France en termes d'attractivité pour les investissements étrangers.

M. Jacques Gautier a considéré que la précision était inutile, et ajouté qu'il convenait de ne pas opposer l'Île-de-France aux autres régions.

M. Yves Pozzo di Borgo a fait observer que, dans la majorité des pays aujourd'hui, ce sont les grandes capitales qui tirent l'économie nationale, indiquant, à cet égard, que si le PIB de la région d'Île-de-France représentait près de 30 % du PIB national, les Franciliens ne bénéficiaient que de 22 % de celui-ci, le reste étant redistribué aux autres régions. Dès lors, il a estimé que le rôle moteur de la région d'Île-de-France, vis-à-vis du reste de la métropole, ne devait pas être sous-estimé.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a proposé à l'auteur de cet amendement de le rectifier afin notamment de faire référence aux « métropoles mondiales ».

M. Jean-Pierre Caffet s'est interrogé sur le sens de la proposition du rapporteur, estimant qu'une majorité des commissaires semblaient ne pas être d'accord avec cet amendement qui stigmatise dès l'article 1^{er} la région d'Île-de-France.

Mme Catherine Tasca a souscrit à cette analyse ajoutant qu'il convenait de veiller à ne pas inscrire dans la loi des dispositions n'ayant aucune portée normative.

Puis **M. Charles Revet** a présenté son amendement n° 76, qui demande un rapport au Parlement sur la possibilité de créer de nouvelles installations portuaires autour de l’embouchure de la Seine.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s’est dit favorable sur le fond à cet amendement mais a demandé de réserver le vote sur cet amendement lors de l’examen de l’article 2.

| Article 1 ^{er} Le Grand Paris : un projet d’intérêt national | | | |
|--|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l’amendement |
| Mme Catherine Dumas | 8 | Prise en compte de la desserte de la zone centrale francilienne lors de l’élaboration du volet « transports » du Grand Paris | Rejeté |
| Mme Catherine Dumas | 9 | Ajout d’un nouvel objectif au projet du Grand Paris : soutenir la concurrence des autres capitales européennes | Retiré |
| M. Charles Revet | 6 | Demande d’un rapport au Parlement sur la possibilité de créer de nouvelles installations portuaires autour de l’embouchure de la Seine | Réservé |

La commission spéciale a alors adopté l’article 1^{er} ainsi modifié dans la rédaction issue de ses travaux.

A l’article 2, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a émis un avis favorable à l’amendement n° 153 de M. Christian Cambon reconnaissant la nécessité de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux existants de transport public, à condition d’indiquer que cet effort trouve sa traduction dans les contrats de projets conclus entre l’Etat et la région d’Île-de-France.

| Article 2 Le réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|----|--|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l’amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | | Indépendance du financement par l’Etat de l’infrastructure de la double boucle par rapport à sa contribution aux contrats de projet Etat-Région (CPER) | Adopté |
| M. Christian Cambon et plusieurs de ses collègues | 53 | Nécessité de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux existants de transport public | Adopté après rectification |

A **M. Jacques Mahéas**, qui lui demandait s’il avait traité la problématique du fret, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a répondu qu’elle était prise en compte par son amendement n° 4.

Puis il a émis un avis favorable à l'amendement n° 80 de M. Jean-Pierre Caffet posant une obligation de compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France, sous réserve d'une rectification formelle.

M. Dominique Braye, rappelant que le plan de déplacements urbains en Île-de-France n'avait toujours pas été modifié, a estimé que l'adoption de cet amendement revenait à donner tout pouvoir à la région d'Île-de-France pour la révision de ce document.

M. Jean-Pierre Caffet a précisé que son texte ne visait qu'à poser un principe de compatibilité réciproque entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le PDU.

| Article 2 Le réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|--|-----|--|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 3 | Réécriture partielle de l'article 2 afin de tenir compte de la nécessité de connecter la double boucle avec le réseau ferroviaire à grande vitesse et d'intégrer la préoccupation des parkings relais | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 80 | Obligation de compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, d'une part, et le PDU de la région d'Île-de-France, d'autre part | Adopté après rectification |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 81 | Obligation d'un phasage motivé pour réaliser le réseau de transport public du Grand Paris | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 82 | Inscription du volet « transports » du Grand Paris dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et dans le schéma de développement régional de la région Île-de-France (SDRIF) | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 83 | Obligation d'élaborer le schéma d'ensemble de réseau de transport public du Grand Paris en association avec le STIF, en concertation avec l'atelier international du Grand Paris (AIGP) et Paris métropole | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 84 | Etablissement du schéma après avis conforme du conseil régional | Rejeté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 132 | Renforcement du rôle de l'AIGP lors de l'élaboration du schéma d'ensemble | Retiré |

| Article 2 Le réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 85 | Suppression des procédures dérogatoires en matière de déclaration d'intérêt général | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 86 | Suppression des dispositions relatives à l'intermodalité et au stationnement dans le schéma d'ensemble | Retiré |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 131 | Association de l'AIGP à l'établissement du schéma d'ensemble | Retiré |

Présentant son amendement n° 4 qui érige au rang d'objectif d'intérêt général la mise en place d'un réseau prioritaire orienté fret entre la Normandie et le Grand Paris, cette mise en place faisant l'objet d'un rapport au Parlement, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a proposé à M. Charles Revet de modifier son amendement n° 76 afin que le rapport examine également la possibilité de créer de nouvelles installations portuaires sur l'embouchure de la Seine.

| Article 2 Le réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|----|--|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 4 | Déclaration d'objectif d'intérêt général pour la mise en place d'un réseau prioritaire orienté fret entre la Normandie et le Grand Paris | Adopté |
| M. Charles Revet | 76 | Demande d'un rapport au Parlement sur la possibilité de créer de nouvelles installations portuaires autour de l'embouchure de la Seine | Adopté après rectification |

La commission a adopté l'article 2 ainsi modifié dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 2 bis (nouveau) Application des recommandations du Grenelle de l'environnement à la conception des parkings autour des gares | | | |
|---|----|--------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 5 | Suppression de l'article | Adopté |

La commission a alors supprimé l'article 2 *bis*.

Au cours d'une seconde réunion tenue dans l'après-midi, la commission spéciale a poursuivi l'examen du projet de loi relatif au Grand Paris. Elle est parvenue à l'article 3.

M. Jean-Pierre Caffet a retiré son amendement n° 87, satisfait par l'amendement n° 6 de M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.

Après que **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, eut souligné la précision apportée par l'amendement n° 88, **M. Jean-Pierre Caffet** l'a rectifié sur un plan formel afin d'en permettre l'adoption.

| Article 3 Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|--|----|--|---|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 6 | Consultation des élus locaux, de « Paris-Métropole », du STIF et de l'atelier international du Grand Paris sur le projet de métro automatique. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 87 | Suppression du renvoi à la loi « Grenelle I » | Retiré |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 88 | Suppression de la disposition précisant que la Société du Grand Paris est associée au débat public. | Adopté après rectification |

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est déclaré défavorable à l'intégration dans le dossier soumis à débat public du phasage prévisionnel de réalisation des projets d'infrastructures proposée par l'amendement n° 90.

Sur l'amendement n° 8, **Mme Nicole Bricq** a jugé trop court le délai d'un mois laissé à la « Société du Grand Paris » pour compléter le dossier incomplet à la demande de la Commission nationale du débat public.

| Article 3 (suite) Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|--|----|--------------------------|-------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 7 | Amendement rédactionnel. | Adopté |

| Article 3 (suite) Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|-----|---|---|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 89 | Précision pour une meilleure articulation entre les articles 2 et 3 | Adopté après rectification |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 90 | Intégration dans le contenu du dossier qui sera soumis au débat public du phasage prévisionnel de la réalisation du métro automatique | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 91 | Intégration dans le contenu du dossier qui sera soumis au débat public des modes de financement envisagés | Adopté |
| M. Laurent Béteille | 125 | Précision concernant l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 8 | Encadrement des délais | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 9 | Suppression de la référence aux auditions parlementaires préalables au débat public | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 10 | Amendement rédactionnel | Adopté après rectification |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 134 | Encadrement de la durée des étapes administratives préalables au débat public | Adopté |

M. Jean-Pierre Caffet a indiqué que l'amendement n° 92 visait à permettre que le débat public ne s'engage qu'après que les collectivités locales ont formulé, dans un délai de quatre mois, leurs observations sur le dossier public. Après que **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, eut déclaré être défavorable à un tel rallongement de la procédure, contraire à l'objectif de rapidité de mise en œuvre du Grand Paris, **M. Jean-Pierre Caffet** a souligné que le gain de temps ainsi obtenu n'était à ses yeux pas justifié, eu égard à l'importance des investissements en cause.

Après que **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, eut justifié l'amendement n° 15 en indiquant que le Parlement détenait de la Constitution un pouvoir général d'audition des membres de l'exécutif et de ses établissements, rendant inutile qu'une disposition législative spéciale organise un tel pouvoir, **M. Philippe Dominati** a fait remarquer que la commission spéciale revenait sur

de nombreuses dispositions introduites par les députés pour préserver les prérogatives parlementaires. **M. Jean-Paul Emorine, président**, a confirmé l'inutilité de rappeler dans la loi une prérogative dont dispose intrinsèquement le Parlement et qui a été renforcée par la révision constitutionnelle de 2008.

| Article 3 (suite) Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 92 | Ouverture du débat public quatre mois, et non un mois, après la publication du dossier | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 11 | Allègement de la procédure du débat public et consultation de « Paris-Métropole » | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 93 | Consultation de « Paris-Métropole » sur le dossier du Grand Paris | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 12 | Précisions concernant la désignation et le rôle des commissaires-enquêteurs | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 13 | Suppression d'une disposition inutile | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 94 | Participation des élus au débat public sans demande d'autorisation préalable | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 14 | Précision rédactionnelle et de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 15 | Suppression de la référence aux auditions parlementaires du Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 16 | Soumission au droit commun des opérations d'équipement qui seront réalisées dans le cadre du Grand Paris. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 95 | Identique au précédent. | Adopté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 135 | Amendement de précision. | Adopté |

| Article 3 (suite) Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|----|-------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 17 | Amendement rédactionnel | Adopté |

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a précisé que, la Commission nationale du débat public (CNDP) ne disposant pas du pouvoir d'arrêter une consultation déjà engagée, l'amendement n° 133 permettait utilement de mettre fin à la procédure concernant le projet Arc Express, dès la publication de la loi sur le Grand Paris, ce projet étant intégré au Grand Paris.

M. Jean-Pierre Caffet a indiqué que cette disposition, qui figurait, selon lui, dans l'avant-projet de loi sur le Grand Paris, avait été retirée car elle suscitait l'hostilité des élus locaux, et en particulier de la région d'Île-de-France. Il a mis en garde la majorité contre l'adoption d'un tel amendement arrêtant d'autorité le processus de consultation engagé par la CNDP sur un projet phare de la région, qui constituerait alors une déclaration de guerre.

| Article 3 (fin) Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 133 | Arrêt du débat public relatif au projet Arc Express | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 3 dans la rédaction issue de ses travaux.

A l'article 4, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a exprimé son désaccord avec l'amendement n° 96, qui supprime le caractère automatique de la déclaration d'intérêt général des projets d'infrastructure dans le cadre du Grand Paris, alors que cette automaticité permet précisément la mise en œuvre rapide de ces projets.

| Article 4 Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|----|-------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 18 | Amendement de précision | Adopté |

| Article 4 Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris | | | |
|---|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 96 | Suppression du caractère automatique de la déclaration d'intérêt général | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 19 | Suppression de mots inutiles | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 20 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 21 | Suppression des dispositions redondantes avec le droit existant | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 22 | Amendement rédactionnel | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 4 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 5 (art. L. 13-15 et L. 15-9 du code de l'expropriation) Prise de possession après expropriation : lutte contre la spéculation foncière et application de la procédure d'extrême urgence | | | |
|--|----|-------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 23 | Amendement rédactionnel | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 5 dans la rédaction issue de ses travaux

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a précisé que l'amendement n° 24 réintégrait, dans le projet de loi relatif au Grand Paris, les dispositions de la proposition de loi de simplification du droit en cours d'examen au Sénat, dans le but de sécuriser juridiquement, s'agissant des modalités d'évaluation d'un bien lors de la mise en œuvre du droit de préemption, le dispositif au regard du droit de la propriété proposé par l'article 6. **Mme Nicole Bricq** a regretté que cette proposition de loi, déjà intégrée en partie dans la dernière loi de finances rectificative, soit ainsi progressivement démantelée, privant la commission des lois de ses prérogatives d'examen de ce texte.

M. Jean-Paul Emorine, président, a fait remarquer que la commission spéciale comprenait des membres de la commission des lois et **MM. Dominique**

Braye, et Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, ont estimé que les dispositions de l'amendement n° 24 étaient indispensables à la bonne réalisation du Grand Paris, justifiant qu'elles soient intégrées à ce texte.

| Article 6 (art. L. 213-4 du code de l'urbanisme) Expropriation de biens soumis au droit de préemption | | | |
|--|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 24 | Sécurisation du dispositif au regard du droit de propriété | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 6 dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a ensuite présenté l'amendement n° 25 visant à une réécriture complète de l'article 7 afin de clarifier les missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris », de préciser ses compétences d'aménagement, de lui confier la responsabilité d'assister le préfet de région dans la préparation des contrats de développement territorial et de ne pas revenir sur le choix d'un aménageur dans le cadre d'une zone d'aménagement concertée.

A la demande de **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, M. Christian Cambon** a rectifié son amendement n° 152 relatif au maillage du territoire par une offre de transports de surface, **Mme Nicole Bricq** se déclarant très opposée à son objet, dépourvu, à ses yeux, de valeur juridique et qui induirait des charges supplémentaires pour le STIF.

M. Dominique Braye a ensuite précisé que son amendement n° 150 visait à limiter l'intervention de la « Société du Grand Paris » aux territoires situés en dehors des périmètres des établissements publics d'aménagement existants, dans un souci de bon usage des deniers publics.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a fait part de sa perplexité devant cette proposition, souhaitant que les collectivités locales conservent la liberté de choisir de confier les missions d'aménagement aux établissements publics d'aménagement, à une société d'économie mixte ou à la « Société du Grand Paris ».

Souhaitant le retrait de l'amendement, **M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat**, a précisé que l'attribution de la mission d'aménagement devait relever du contrat de développement territorial et que les collectivités locales pouvaient souhaiter s'affranchir de la tutelle des grands établissements publics d'aménagement. Il s'est déclaré disposé à travailler avec M. Dominique Braye à un dispositif permettant de garantir la protection des deniers publics.

Suite à ces explications, **M. Dominique Braye** a retiré l'amendement n° 150.

A propos de l'amendement n° 98 de M. Jean-Pierre Caffet tendant à limiter l'action de la « Société du Grand Paris » aux opérations strictement nécessaires à la réalisation des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a souligné que l'expression « strictement nécessaires » n'était pas adéquate au vu de la complexité des opérations d'aménagement et a considéré, en outre, que l'amendement était satisfait par l'amendement n° 25.

M. Jean-Pierre Caffet a déclaré préférer la rédaction de son amendement, l'expression « autour des gares » figurant à l'amendement n° 25 ne lui paraissant pas assez précise.

Avant le vote sur l'ensemble des amendements modifiant l'article 7, **Mme Nicole Bricq** a déclaré comprendre l'esprit de l'amendement n° 152 mais elle a exprimé sa crainte que ce dispositif n'alourdisse indirectement la charge financière pesant sur l'autorité organisatrice des transports, sans que cette dernière ait participé à la définition de la « double boucle ».

M. Jean-Pierre Caffet a estimé que le financement du maillage incomberait aux départements via le STIF.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a souligné la cohérence de l'amendement n° 152, jugeant absurde de construire des gares sans prévoir un maillage de l'offre de transport de surface.

Après que **M. Dominique Braye** a jugé que les gares seraient vraisemblablement créées là où le réseau de transport existant est suffisant, **M. Laurent Béteille** a estimé qu'une réflexion sur l'offre de transport de surface était nécessaire.

Suite à une intervention de **M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale**, soulignant que l'ensemble des membres de la commission spéciale étaient d'accord et que la nouvelle rédaction de l'amendement n° 25 permettait de répondre aux inquiétudes portant sur les compétences, **M. Denis Badré** s'est interrogé sur la question du financement du maillage.

| Article 7 Création, missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris » | | | |
|--|-----|---|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 25 | Réécriture globale de l'article | Adopté |
| M. Christian Cambon et plusieurs de ses collègues | 152 | Compétence de la Société du Grand Paris pour veiller au maillage cohérent du territoire | Adopté après rectification |
| M. Dominique Braye | 150 | Sanctuarisation des compétences des établissements publics d'aménagement | Retiré |

| Article 7 Création, missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris » | | | |
|--|-----|--|----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 97 | Encadrement de la compétence d'aménagement de la Société du Grand Paris | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 98 | Encadrement de la compétence d'aménagement de la Société du Grand Paris | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 99 | Encadrement de la compétence d'aménagement de la Société du Grand Paris | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 100 | Encadrement de la possibilité pour la Société du Grand Paris d'exercer une mission d'intérêt général | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 101 | Suppression des pouvoirs de la Société du Grand Paris en matière d'expropriations | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 102 | Possibilité pour la Société du Grand Paris d'exercer une mission d'intérêt général par l'intermédiaire de tout établissement ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction | Adopté avec rectification |
| M. Laurent Béteille | 126 | Possibilité pour la Société du Grand Paris de conclure des conventions avec d'autres établissements publics de l'Etat | Adopté avec rectification |

La commission spéciale a alors adopté l'article 7 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 8 Directoire et conseil de surveillance de la SGP | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 26 | Audition parlementaire du président pressenti du directoire de la Société du Grand Paris | Adopté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 136 | Droit de veto du conseil de surveillance sur la nomination du directoire | Retiré |

Suite à la présentation de l'amendement n° 27 par **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, **M. Dominique Braye** a jugé nécessaire de préciser la part des représentants de l'État et des élus locaux dans la composition du conseil de surveillance.

M. Philippe Dominati s'est interrogé sur l'opportunité de ne pas prévoir la présence de parlementaires dans le conseil de surveillance.

M. Denis Badré et **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur** ont souligné qu'un tel débat avait lieu de façon récurrente au sein de la commission des finances : il convient de retirer les parlementaires de ce type de structure afin qu'ils puissent exercer pleinement leurs missions de contrôle en toute indépendance.

| Article 8 Directoire et conseil de surveillance de la SGP | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 27 | Allègement de la composition du conseil de surveillance | Adopté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 137 | Possibilité pour l'Etat de choisir ses représentants au conseil de surveillance en dehors des corps administratifs | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 28 | Renvoi à un décret en Conseil d'Etat le soin de définir la composition du conseil de surveillance | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 29 | Amendement de précision | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 30 | Elargissement de la composition du comité | Adopté |
| Mme Catherine Dumas | 77 | Elargissement de la composition du comité aux chambres consulaires | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 31 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 32 | Définition des compétences du comité stratégique | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 33 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 34 | Suppression des dispositions relatives aux dérogations au code électoral | Adopté |

| Article 8 Directoire et conseil de surveillance de la SGP | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 103 | Suppression des dérogations prévues au régime applicable au futur président de la SGP en matière de limite d'âge et d'incompatibilités | Rejeté |
| M. Laurent Béteille | 127 | Désignation d'un préfigurateur avant que ne soit nommé un directoire | Adopté |

La commission spéciale a alors adopté l'article 8 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 9 Ressources de l'établissement | | | |
|--|----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 35 | Amendement rédactionnel | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 36 | Affectation à l'établissement public « Société du Grand Paris » du produit des baux commerciaux conclus dans les gares du réseau du Grand Paris | Adopté |

La commission spéciale a alors adopté l'article 9 dans la rédaction issue de ses travaux.

Après la présentation de l'amendement n° 37 par **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, **Mme Nicole Bricq** a fait valoir que les dispositions fiscales doivent figurer en loi de finances et que, au nom de l'orthodoxie financière, cet amendement aurait davantage sa place dans le projet de loi de finances pour 2011. Elle a souligné que la taxe proposée portait sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France, alors même que le projet du Grand Paris laisse à l'écart une partie importante de la population francilienne. Enfin, elle a jugé que le produit de la taxe sur la valorisation immobilière, objet de cet amendement, serait limité.

En réponse, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a rappelé que la commission spéciale comprend des membres de la commission des finances. Il a estimé qu'il serait malhonnête de prévoir la création d'un réseau de transport sans dégager les ressources nécessaires. Il a fait observer que son amendement ne vise à créer une taxe que pour les cessions immobilières réalisées à proximité des gares.

Mme Nicole Bricq a déploré que le montant de la dotation en capital de la Société du Grand Paris ne figure pas dans le projet de loi.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État, a indiqué que le mécanisme proposé par cet amendement convenait, dans son principe, au Gouvernement. Cependant, il a considéré qu'il ne fallait pas réserver le produit de la valorisation immobilière au financement du réseau du Grand Paris. Il a annoncé que, si la commission spéciale adoptait cet amendement, il déposerait un amendement visant à ce qu'un mécanisme similaire soit mis en place au bénéfice du STIF.

M. Dominique Braye s'est réjoui de la mise en place d'une taxe sur les plus-values foncières mais a regretté son taux limité, à l'inverse de ce qui est constaté dans les pays européens ayant instauré un mécanisme similaire.

MM. Yves Pozzo di Borgo et Philippe Dominati se sont inquiétés du périmètre de 1 500 mètres autour des gares prévu par l'amendement pour l'assiette de la taxe, soulignant qu'un tel périmètre pourrait couvrir toute la superficie de la ville de Paris.

Après avoir indiqué partager cette inquiétude, **M. Jean-Pierre Caffet** a regretté l'absence de simulation portant sur le rendement de cette taxe et a estimé qu'elle ne suffirait pas à rembourser les emprunts de la « Société du Grand Paris ».

Mme Nicole Bricq a rejoint les propos de M. Dominique Braye quant au faible taux de la taxe et a fait observer que son rendement potentiel est si limité que le groupe de travail constitué autour de M. Gilles Carrez ne l'a pas retenue parmi ses propositions.

M. Dominique Braye a estimé que la flambée du prix du foncier autour des futures gares conduirait à faire fuir les populations modestes de ces zones.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a indiqué que le taux de la taxe prévu par l'amendement correspondait à celui voté par le Sénat, pour l'ensemble de la France, dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement. Il a rappelé qu'un décret en Conseil d'État pourrait exonérer des zones ou des cessions immobilières du paiement de cette taxe et ce pour des motifs d'ordre social. S'appuyant sur les travaux de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF), il a précisé que le montant de la taxe pourrait atteindre un milliard d'euros par an, pendant plusieurs années, et il a fait valoir que le périmètre de 1 500 mètres proposé ne constituait qu'un périmètre maximal.

| Article additionnel après l'article 9 | | | |
|---------------------------------------|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 37 | Application à l'Île-de-France de la taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif | Adopté |

La commission spéciale a adopté cet article additionnel dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a signalé que les dispositions de l'amendement n° 38, instaurant l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER), ont déjà été adoptées par l'Assemblée nationale et par le Sénat dans le projet de loi de finances pour 2010, mais supprimées en commission mixte paritaire.

Cette ressource sera affectée au fonctionnement de la « Société du Grand Paris ».

Mme Nicole Bricq a fait valoir que ce mécanisme, en ce qui concerne la RATP, a été institué par la loi de finances pour 2010 afin de contribuer à la compensation des pertes occasionnées aux collectivités territoriales par la suppression de la taxe professionnelle, et non pour financer des opérations d'aménagement. Elle a proposé d'examiner cette proposition dans le cadre du projet de loi de finances rectificative prévu en 2010, au titre de la « clause de rendez-vous » de la réforme de la taxe professionnelle.

M. Denis Badré a également considéré qu'il ne fallait pas examiner cette disposition dans des conditions d'urgence.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a rappelé que cette proposition avait déjà été débattue et approuvée par les deux assemblées et que le présent projet de loi constituait le texte le plus approprié pour la porter. Il a précisé que l'IFER visant la RATP pourrait rapporter environ 50 millions d'euros par an.

| Article additionnel après l'article 9 | | | |
|---------------------------------------|----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 38 | Assujettissement à l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) du matériel roulant de la RATP | Adopté |

La commission spéciale a adopté cet article additionnel dans la rédaction issue de ses travaux.

Puis, elle a adopté l'article 10 sans modification.

Présentant l'amendement n° 105, **Mme Nicole Bricq** a considéré que l'on ne pouvait pas imposer l'obligation de versement d'une participation prévue par l'article 11 du projet de loi à des établissements publics d'aménagement qui, pour certains, n'ont pas encore terminé leurs opérations d'aménagement.

Par son amendement n° 139, **M. Yves Pozzo di Borgo** a proposé d'étendre le dispositif prévu par l'article 11 à des sociétés telles qu'Aéroports de Paris, qui tireront des avantages de la création du nouveau réseau de transport.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a opposé un avis défavorable à l'amendement n° 105, en considérant qu'il vidait l'article 11 de sa substance, ainsi qu'à l'amendement n° 139, au motif qu'il est nécessaire pour le législateur, lorsqu'il crée une imposition, d'en fixer expressément le champ, l'assiette et le taux.

| Article 11 | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Participation des établissements publics d'aménagement bénéficiant du réseau du Grand Paris | | | |
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 105 | Transformation en faculté de l'obligation des établissements publics d'aménagement de verser une participation à l'établissement public « Société du Grand Paris » | Rejeté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 139 | Extension à certaines sociétés de l'obligation de verser une participation à l'établissement public « Société du Grand Paris » | Retiré |

La commission spéciale a adopté l'article 11 sans modification.

A propos de l'amendement n° 138, **M. Yves Pozzo di Borgo** a souhaité que la « Société du Grand Paris » soit dissoute de plein droit après épuisement des compétences qui lui sont conférées, afin d'éviter une nouvelle intervention du législateur pour décider de sa dissolution. Sur proposition de **M. Laurent Béteille** mettant en avant un risque juridique, la mention « de plein droit » a été supprimée.

| Article additionnel après l'article 11 | | | |
|---|-----|--|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 138 | Conditions de dissolution de la société du Grand Paris | Adopté après rectification |

La commission spéciale a adopté cet article additionnel dans la rédaction issue de ses travaux.

Présentant l'amendement n° 140, **M. Denis Badré** a expliqué qu'il s'agissait de faciliter la mise en œuvre opérationnelle des opérations d'infrastructure, en instituant une co-maîtrise d'ouvrage entre la SGP et la RATP pour construire l'infrastructure de la double boucle.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a considéré que cet amendement n'était pas nécessaire car les articles du titre III du projet de loi permettent déjà des aménagements aux règles de la commande publique, dans le respect du droit communautaire.

| Article 12 | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Exercice de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures du réseau du Grand Paris par la SGP | | | |
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Denis Badré | 140 | Institution d'une co-maîtrise d'ouvrage, entre la RATP et la SGP pour la construction de l'infrastructure de la double boucle | Retiré |

La commission a ensuite adopté les articles 12, 13, 14 et 15 sans modification.

| Article 16 Recours étendu au contrat de partenariat | | | |
|--|----|-------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 39 | Amendement rédactionnel | Adopté |

La commission a adopté l'article 16 dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a présenté l'amendement de clarification n° 40, qui précise que la Société du Grand Paris demeure propriétaire de l'infrastructure réalisée jusqu'à sa dissolution.

M. Philippe Dominati s'est étonné que l'on crée un nouvel établissement public au lieu, par exemple, de recapitaliser la RATP et de lui confier la réalisation du réseau.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a considéré qu'un tel choix aurait modifié de manière fondamentale les conditions d'activité de la RATP et qu'il n'était pas concevable de lui confier la gestion des gares de la double boucle.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État, a précisé que les règles de concurrence ne permettraient pas de favoriser ainsi un opérateur. Par ailleurs, il s'est dit réservé s'agissant de l'instauration d'une co-maîtrise d'ouvrage proposé par l'amendement n° 140 précité.

| Article 17 Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris | | | |
|---|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 40 | Clarification de la mission de la société du Grand Paris (SGP) propriétaire de l'infrastructure de la double boucle jusqu'à sa dissolution | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 41 | Précision sur le contenu du décret en Conseil d'Etat | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 42 | Coordination juridique (prise en compte de la loi ORTF du 8 décembre 2009) | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 17 dans la rédaction issue de ses travaux.

Sur proposition de **M. Denis Badré, M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a modifié son amendement n° 43 afin de préciser que les établissements publics de coopération intercommunale jouent un rôle structurant.

M. Jean-Pierre Caffet a présenté son amendement n° 106 en considérant qu'il convenait d'associer les départements et la région de manière plus étroite qu'une simple consultation. **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a fait valoir que son amendement n° 43 allait plus loin dans la mesure où il prévoyait une consultation systématique et non facultative.

M. Jean-Pierre Caffet ayant exposé que l'amendement n° 109 précisait la nature des actions prévues dans les contrats de développement territorial, conformément aux prescriptions du Grenelle de l'environnement, **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a estimé qu'il était en grande partie satisfait par l'amendement n° 43.

| Article 18 Contrats de développement territorial | | | |
|--|-----|---|-----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 43 | Consultation des départements et de la région sur les contrats de développement territorial, précision qu'une enquête publique est effectuée sur tous les contrats, modification des délais | Adopté après rectification |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 106 | Association des départements concernés et de la région d'Île-de-France aux contrats de développement territorial | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 44 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 107 | Précision que le contrat de développement territorial respecte les dispositions de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme | Retiré |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 109 | Précision que le contrat de développement territorial définit les mesures permettant d'assurer le respect des objectifs du développement durable | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 45 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 46 | Précision que le contrat définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions d'insertion dans le tissu urbain existant des projets d'aménagement | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 47 | Précisions relatives au financement des contrats | Adopté |

M. Jean-Pierre Caffet a indiqué que son amendement n° 108 visait à renforcer la mixité sociale dans les périmètres définis par les contrats de développement territorial.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est déclaré favorable à l'amendement sous réserve d'une rectification et a indiqué qu'une réunion spécifiquement consacrée au logement pourrait être organisée d'ici la séance plénière entre les sénateurs intéressés.

Dans cette perspective, **M. Jean-Paul Emorine, président**, a suggéré à M. Jean-Pierre Caffet de retirer son amendement afin de revoir sa rédaction en vue de la séance plénière.

| Article 18 Contrats de développement territorial | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 108 | Précision que le contrat de développement territorial établit un diagnostic sur le logement et impose, en cas de réalisation d'un programme de logements, qu'un pourcentage soit affecté à des catégories de logements qu'il définit | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 48 | Amendement de coordination | Adopté |

Présentant son amendement n° 110, **M. Jean-Pierre Caffet** a estimé important que toutes les opérations d'aménagement et d'infrastructures prévues par les contrats de développement territorial soient déclarées d'intérêt général après la réalisation obligatoire d'une enquête publique.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a indiqué que son amendement n° 43, précédemment adopté, prévoit déjà une enquête publique préalable à la conclusion de tout contrat de développement territorial.

| Article 18 Contrats de développement territorial | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 110 | Prévoir que les contrats de développement territorial peuvent valoir déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 49 | Amendement de coordination | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 50 | Amendement de clarification | Adopté |

S'agissant de l'amendement n° 111, **M. Jean-Pierre Caffet** a rappelé que le schéma directeur de la région d'Île-de-France n'avait pas encore reçu l'aval de l'État.

Mme Nicole Bricq a jugé que, si le Gouvernement considère qu'il convient de modifier le schéma directeur de la région d'Île-de-France, eu égard à son projet de développement du Grand Paris, il lui est loisible de le demander. Le schéma directeur, qui est un document de planification urbaine, finira bien par être validé, et il suffit de laisser aboutir la négociation entre l'État et la région.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État, a confirmé que, dans les prochaines semaines, l'État allait reprendre la négociation sur la base du protocole élaboré avec l'exécutif régional d'Île-de-France. Ce protocole, ainsi que l'accord sur le schéma directeur de la région d'Île-de-France voté en 1998, vont être transmis au Conseil d'État. Mais la procédure de révision du schéma directeur peut aboutir en six mois comme en trois ans, car le Gouvernement ne maîtrise pas la durée.

| Article 18 Contrats de développement territorial | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 111 | Suppression de la référence au schéma directeur de la région d'Île-de-France pour la mise en compatibilité des documents de planification avec les contrats de développement territorial | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 51 | Suppression de la disposition prévoyant que les opérations d'aménagement et projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des contrats peuvent constituer des projets d'intérêt général | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 112 | Suppression de la disposition prévoyant que les opérations d'aménagement et projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des contrats peuvent constituer des projets d'intérêt général | Adopté |

La commission spéciale a ensuite adopté l'article 18 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 19 Mise en œuvre des contrats de développement territorial | | | |
|---|----|--------------------------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 53 | Amendement de précision. | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 19 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Division et article additionnels avant le titre V : Titre IV bis Dispositions relatives au logement Article 19 bis | | | |
|---|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Dominique Braye | 151 | Introduction d'un dispositif autorisant le préfet de région à territorialiser les objectifs annuels de production de logements. | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 19 bis nouveau dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 20 Création de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 113 | Précision de l'objet de l'Etablissement public de Paris-Saclay. | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 20 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article 21 Missions de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 114 | Demande d'un rapport du Gouvernement sur les conséquences de la création de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 54 | Précision de la compétence de l'Etablissement public de Paris-Saclay en matière de couverture en très haut débit | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 55 | Correction de référence | Adopté |

Présentant l'amendement n° 148, **M. Yves Pozzo di Borgo** a souligné que l'un des facteurs du succès de la Silicon Valley avait été la disponibilité d'un accès à l'eau, indispensable pour la fabrication des composants électroniques.

| Article 21 Missions de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 148 | Précision des compétences de l'Etablissement public de Paris-Saclay en faveur du patrimoine hydraulique | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 115 | Précision rédactionnelle | Retiré |

Présentant l'amendement n° 116, **M. Jean-Pierre Caffet** a estimé que l'Etablissement public de Paris-Saclay n'avait pas vocation à intervenir sur l'ensemble du territoire national.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a fait valoir que les possibilités d'intervention de l'établissement en dehors de son champ géographique, à titre dérogatoire, sont suffisamment encadrées puisque ces interventions doivent être nécessaires à l'exercice de ses missions et que les acquisitions requièrent l'accord des communes intéressées.

M. Jean-Paul Emorine, président, a considéré que l'Etablissement public de Paris-Saclay pouvait fort bien être amené à créer des liens avec des établissements extérieurs.

M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat, a précisé qu'initialement cette disposition du texte concernait uniquement les établissements situés à la périphérie du Plateau de Saclay, mais que sa portée avait été élargie lors du débat à l'Assemblée nationale.

M. Jean-Pierre Caffet est convenu qu'il pouvait exister des liens entre l'Etablissement public de Paris-Saclay et d'autres établissements publics nationaux, mais s'est étonné que ces liens puissent justifier la réalisation d'acquisitions immobilières.

| Article 21 Missions de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 116 | Suppression de la possibilité pour l'Etablissement public de Paris-Saclay d'intervenir en dehors de son périmètre géographique | Rejeté |

La commission spéciale a adopté l'article 21 dans la rédaction issue de ses travaux.

| Article additionnel après l'article 21 | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 117 | Demande d'un rapport du Gouvernement sur les prises de participations de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Rejeté |

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a précisé que son amendement n° 57 relatif à la composition du comité consultatif répond en partie aux préoccupations de l'amendement n° 118 présenté par M. Jean-Pierre Caffet.

| Article 22 Conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 56 | Présence d'un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris » au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 57 | Elargissement de la composition du comité consultatif de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 118 | Modification de la composition du collège des représentants des collectivités territoriales au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Rejeté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 119 | Fusion du collège des représentants du monde universitaire et scientifique et de celui du monde de l'entreprise au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Rejeté |

M. Yves Pozzo di Borgo a plaidé pour la mise en place d'une structure très légère pour l'Etablissement public de Paris-Saclay, évoquant, à titre d'exemple, le succès de la Silicon Valley assuré par une structure analogue de groupe de pression.

| Article 22 Conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
|--|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 145 | Précision du critère de nomination dans le collège des représentants du monde universitaire et scientifique du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Adopté |

| Article 22 | | | |
|---|-----|--|----------------------|
| Conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 144 | Précision du critère de nomination dans le collège des représentants du monde de l'entreprise du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Retiré |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 142 | Présence d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Retiré |

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est déclaré opposé à ce que la majorité au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay revienne aux chercheurs et aux chefs d'entreprises.

M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat, a relevé que l'Etat ne sera pas majoritaire, à lui seul, au sein du conseil d'administration de l'établissement. La majorité, en effet, lui appartiendra conjointement avec le collège des collectivités territoriales.

| Article 22 | | | |
|---|-----|--|----------------------|
| Direction générale de l'Etablissement public de Paris Saclay | | | |
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 143 | Modification de la répartition des sièges au sein du conseil d'administration de l'Etablissement public de Paris-Saclay. | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 58 | Extension des compétences du comité consultatif de l'Etablissement public de Paris-Saclay. | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 22 dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a estimé inutile de préciser l'objet de l'audition du président-directeur général de l'Etablissement public de Paris-Saclay par les commissions parlementaires compétentes, car il va de soi que l'intéressé devra présenter son programme d'action.

M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé que, lorsque la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a eu à se prononcer sur des nominations, les candidats ont en effet toujours dû présenter leur plan stratégique avant d'être confirmés.

| Article 23 Ressources de l'Etablissement public de Paris-Saclay | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 59 | Dérogation à la règle de limite d'âge pour la nomination du président-directeur général de l'Etablissement public de Paris-Saclay | Adopté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 146 | Précision de l'objet de l'audition du PDG de l'Etablissement public de Paris-Saclay, préalablement à sa nomination, par les commissions parlementaires compétentes | Retiré |

La commission spéciale a adopté l'article 23 ainsi modifié.

Puis elle a adopté l'article 23 *bis* sans modification.

| Article 24 Ressources de l'Etablissement public de Paris-Saclay | | | |
|--|----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 60 | Amendement rédactionnel | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 61 | Précision des ressources de l'Etablissement public de Paris-Saclay en ce qui concerne les redevances domaniales | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 62 | Précision des ressources de l'Etablissement public de Paris-Saclay en ce qui concerne la valorisation de ses biens | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 63 | Précision des ressources de l'Etablissement public de Paris-Saclay en ce qui concerne les prises d'intérêt de l'établissement aux contrats de licence ou de recherche | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 24 dans la rédaction issue de ses travaux.

La commission spéciale a ensuite adopté les articles 25 et 26 sans modification.

| Article 27 Dispositions réglementaires d'application du chapitre I^{er} | | | |
|--|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 64 | Précision du régime de contrôle de l'Etablissement public de Paris-Saclay par l'Etat | Adopté |

| Article 27 Dispositions réglementaires d'application du chapitre I^{er} | | | |
|--|-----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 120 | Réduction du champ du décret d'application des dispositions relatives à l'Etablissement public de Paris-Saclay | Rejeté |

La commission spéciale a adopté l'article 27 ainsi modifié.

| Chapitre II | | | |
|-------------------------------------|----|--|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 65 | Modification de l'intitulé du chapitre | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'intitulé du chapitre II dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Laurent Béteille a estimé nécessaire de mieux préciser le périmètre de protection des terres agricoles situées sur le Plateau de Saclay.

Mme Nicole Bricq a considéré que l'amendement n° 122 présenté par M. Jean-Pierre Caffet poursuivait le même objectif que l'amendement n° 128 de M. Laurent Béteille et **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, a invité Mme Nicole Bricq à le rectifier pour le rendre identique.

| Article 28 (Articles L. 141-5 à L. 141-9 (nouveaux) du code de l'urbanisme) Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay | | | |
|---|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 66 | Amendement de précision | Adopté |
| M. Laurent Béteille | 128 | Précision que la zone de protection comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées dans la petite région agricole du plateau de Saclay | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 121 | Prévoir que la zone de protection est compatible avec les dispositions du SDRIF | Rejeté |

| <p align="center">Article 28 (Articles L. 141-5 à L. 141-9 (nouveaux) du code de l'urbanisme) Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay</p> | | | |
|---|-----|---|----------------------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 122 | Précision que la zone de protection comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées dans la petite région agricole du plateau de Saclay | Adopté avec rectification |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 147 | Précision que la zone de protection comprend au moins 2 300 hectares de terres agricoles d'un seul tenant | Retiré |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 67 | Précision que l'enquête publique sur la délimitation de la zone de protection portera également sur la ou les mises en compatibilité des documents d'urbanisme. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 68 | Amendement de précision. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 69 | Suppression de la procédure d'autorisation interministérielle en cas de changement d'usage des sols dans la zone de protection. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 70 | Amendement de précision. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 71 | Amendement de simplification. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 72 | Dispositif donnant au préfet la possibilité, en cas de modification d'un document d'urbanisme, de refuser une modification qui serait contraire au programme d'action | Adopté |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 73 | Amendement de coordination. | Adopté |

La commission spéciale a adopté l'article 28 dans la rédaction issue de ses travaux.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a indiqué que son amendement n° 74 était la conséquence de la décision du 17 février 2010 prise par le STIF.

Mme Nicole Bricq a précisé que le groupe socialiste n'avait pas la même interprétation de cette décision du STIF en date du 17 février.

| <p align="center">Article 29 (article 1^{er} -5 [nouveau] de l'ordonnance n° 59 151 du 7 janvier 1959) Plan local de transport</p> | | | |
|---|----|-------|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |

| Article 29 (article 1^{er} -5 [nouveau] de l'ordonnance n° 59 151 du 7 janvier 1959) Plan local de transport | | | |
|---|-----|---|----------------------|
| Auteur | N° | Objet | Sort de l'amendement |
| M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur | 74 | Entrée en vigueur différée de la création du syndicat mixte des transports prévu par cet article. | Adopté |
| M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés | 123 | Suppression de l'article. | Rejeté |
| M. Yves Pozzo di Borgo | 149 | Remplacement du syndicat mixte des transports par le STIF, comme autorité organisatrice des transports, en cas de désaccord entre les deux parties sur les conditions d'application du plan local de transport. | Retiré |

La commission spéciale a adopté l'article 29 dans la rédaction issue de ses travaux.

Puis, **la commission spéciale a adopté le projet de loi dans la rédaction issue de ses travaux**, les groupes socialiste, communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche votant contre.

Après le vote, **M. Roger Romani** s'est félicité de l'adoption de ce projet de loi, qui contribue à redonner du dynamisme économique à Paris et à la région d'Île-de-France, et par effet d'entraînement à l'ensemble du territoire national.

ANNEXE III

PROGRAMME DES DÉPLACEMENTS DE LA COMMISSION SPÉCIALE

Organisation d'une table ronde à Orsay
(Jeudi 25 février 2010)

– Présentation du projet de cluster et de l'action de la mission de préfiguration de l'Établissement public de Paris-Saclay (**MM. Pierre Veltz**, délégué ministériel, et **Guillaume Pasquier**) ;

– Echange avec la communauté scientifique (**M. Xavier Michel**, école Polytechnique, **M. Bernard Girard**, CNRS, **M. Alain Bravo**, Supelec, **M. Jean-Louis Pierrey**, Digiteo, **M. Hervé Le Riche**, FCS/Digiteo, **Mme Michèle Saumon**, CNRS, **M. Guy Couarraze**, président de l'Université Paris-Sud XI, **M. Maurice Mazière**, directeur adjoint du centre CEA de Saclay) ;

– Echange avec les acteurs économiques (**M. Gérard Huot**, président de la CCI de l'Essonne, **Mme Marie-Laure Lalle**, CCI de l'Essonne, **M. Dominique Vernay**, président du pôle de Compétitivité System@tic, **M. Bernard Ollivier**, responsable du Technocentre Renault, **M. Frédéric Rollin**, pilote du Projet de Déplacement Entreprise pour les Etablissements Ingénierie France Renault et **M. Patrick Charles**, délégué aux Projets et Coopérations Publiques, **M. Patrick François**, **Mme Anne de Richecour**, CDC – Île-de-France) et **M. Bertrand Pardijon**, CDC) ;

– Echange avec les associations (**M. Harm Smit**, UASPS, **M. Jacques de Givry**, association du Grand Parc, **Sainte Fare Garnot**, Association Vallée de la Bièvre, **M. Thierry Llorca**, Amis du PNR de Chevreuse, **Mme Arlette Fastré** au titre d'APACH) ;

– Echange avec les élus locaux (**M. François de Mazières**, maire de Versailles, représenté par **M. Jacques Bellier**, maire de Jouy-en-Josas, **M. Robert Cadalbert**, président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et **Mme Brigitte Berthomieu**, directrice de cabinet de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, **M. Vincent Delahaye**, maire de Massy, président d'Europ'Essonne, représenté par **M. Bernard Laffargue**, maire adjoint chargé de l'urbanisme de Massy) ;

– Conclusion avec la mission de préfiguration.

Déplacement à Londres
(Mardi 2 mars 2010)

- Entretien avec **M. Norman Baker**, MP (LibDem) – Ministre des transports du cabinet fantôme du parti libéral démocrate ;
- Entretien avec **M. Dave Wetzel**, président de la campagne du parti travailliste en faveur de l’instauration d’une *Land Value Tax*, ancien vice-président de *Transport for London* ;
- Entretien avec **M. Steve Allen**, managing director for Finance, *Transport for London* ;
- Entretien avec **MM. Steve Quartermain**, chief planner, et **Steve Woolley**, chef de la division sur la *Community Infrastructure Levy*, *Department for Communities and Local Government (DCLG)* ;
- Présentation du projet *King’s Cross* avec **M. Robert Evans**, directeur de *Argent Plc*, promoteur immobilier.

ANNEXE IV LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Auditions de la commission spéciale

Mercredi 13 janvier 2010

– **M. Christian Blanc**, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale.

Mercredi 27 janvier 2010

– *Conseil régional d'Île-de-France* : **M. Jean-Paul Huchon**, président ;

– *Association des maires d'Île-de-France (AMIF)* : **MM. Jacques J.P. Martin**, vice-président, **Michel Teulet**, vice-président, **Gilles Catoire**, secrétaire général, et **Thierry Staron**, directeur général.

Mercredi 3 février 2010

– *Atelier du Grand Paris* : **M. Christian de Portzamparc**, architecte ;

– **M. Benoist Apparu**, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme auprès du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Mercredi 17 février 2010

– *Régie autonome des transports parisiens (RATP)* : **M. Pierre Mongin**, président ;

– **M. Gilles Carrez**, parlementaire en mission sur le financement du projet de transports du Grand Paris ;

– **MM. Guillaume Pepy**, président de la *Société nationale des chemins de fer français (SNCF)*, et **Jean-Pierre Farandou**, directeur général de *SNCF Proximités*.

Mercredi 24 février 2010

– Audition de **MM. Bertrand Delanoë**, maire de Paris, **Pierre Mansat**, adjoint chargé de Paris métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, et de **Mme Anne Hidalgo**, première adjointe chargée de l'urbanisme et de l'architecture.

Auditions du rapporteur ouvertes aux membres de la commission spéciale

Jeudi 21 janvier 2010

– *Conseil général des Yvelines* : **M. Jean-François Bel**, vice-président délégué à l'environnement.

Jeudi 28 janvier 2010

– *Commission nationale du débat public (CNDP)* : **MM. Philippe Deslandes**, président, et **Jean-François Béraud**, secrétaire général ;

– *Conseil général de la Seine-Saint-Denis* : **M. Daniel Guiraud**, vice-président et maire des Lilas ;

– *Syntec ingénierie* : **MM. Alain Bentéjac**, membre du conseil d'administration et président du directoire COTEBA, **Nicolas Jachiet**, membre du conseil d'administration et directeur général d'Egis, **Mme Karine Leverger-Coville**, déléguée générale, **M. Christophe Mérienne**, vice-président de la commission juridique ;

– *Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) et Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France (CRCI)* : **MM. Pierre Simon**, président de la CCIP et la CRCI, **Michel Valache**, président de Veolia et vice-président de la commission d'aménagement et développement économique régional de la CCIP, et **Mme Véronique Etienne-Martin**, conseiller pour les relations avec le Parlement ;

– *Associations d'usagers des transports (AUT) - FNAUT Île-de-France* : **MM. Yves Boutry**, vice-président, et **Marc Pélissier**, secrétaire général, délégué pour le Val-de-Marne ;

– *Conseil général du Val d'Oise* : **MM. Didier Arnal**, président, et **Jean-Pierre Guérin**, directeur de cabinet.

Jeudi 4 février 2010

– *Caisse des dépôts et consignations (CDC)* : **MM. Patrick François**, directeur régional Île-de-France, **Philippe Braidy**, directeur du développement territorial et du réseau, et **Arnaud Richard**, responsable du département des relations institutionnelles ;

– *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France* : **MM. Gérard Lacoste**, directeur général adjoint, et **Alain Meyère**, directeur du département Mobilité Transports ;

– *Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)* : **MM. François Delarue**, président directeur général, et **Babacar Diop**, chargé de mission ;

– *Haut comité pour le logement des personnes défavorisées (HCLPD)* : **M. Bernard Lacharme**, secrétaire général ;

– **M. Lucien Chabason**, médiateur nommé par l'Etat et garant du bon fonctionnement de la *concertation concernant l'OIN « Massy-Saclay-Saint-Quentin-Versailles »*.

Mercredi 10 février 2010

– *Conseil général de l'Essonne* : **M. Michel Berson**, président ;

– *Paris Île-de-France capitale économique* : **M. Alain Dupont**, président, **Mme Chiara Corazza**, directeur général, et **M. Christophe Scheidhauer**, attaché de direction.

Jeudi 11 février 2010

– *Union sociale de l'habitat* : **Mme Francine Albert**, conseiller juridique de la fédération des offices publics de l'habitat, **Mme Dominique Dujols**, directrice des relations institutionnelles et du partenariat, et **M. Pierre Quercy**, délégué général ;

– *Union sociale pour l'habitat d'Île-de-France (AORIF)* : **MM. Pierre Carly**, président, et **Christophe Rabaut**, directeur ;

– *Paris métropole* : **M. Philippe Laurent**, maire de Sceaux, **Jean-Yves Le Bouillonnet**, député maire de Cachan, et **M. Jacques J.-P. Martin**, maire de Nogent-sur-Marne ;

– *Chambre interdépartementale d'agriculture Île-de-France ouest* : **MM. Christophe Hillairet**, président, et **Patrice Febvret**, chef du service "foncier-aménagement" ;

– *Aéroports de Paris* : **M. Bernard Cathelain**, directeur général adjoint, et **Mme Stéphanie Arnoux-Couderc**, chargée des relations avec le Parlement ;

– *Mouvement des entreprises de France (MEDEF)* : **M. Jérôme Dubus**, délégué général MEDEF Île-de-France ;

– *Réseaux ferrés de France (RFF)* : **M. François-Régis Orizet**, directeur de la direction régionale Île-de-France, et **Mme Marie-Reine Dubourg**, responsable des relations avec le Parlement ;

– *Direction de la législation fiscale (Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi - Direction générale des finances publiques) : Mme Marie-Christine Lepetit*, directrice, et **Mme Florence Lerat**, chef du bureau de la fiscalité du patrimoine ;

– *Conseil général du Val de Marne : M. Pascal Savoldelli*, vice-président chargé du budget, du partenariat avec les collectivités territoriales, et de la vie associative.

Jeudi 18 février 2010

– *Chambre régionale des métiers et de l'artisanat d'Île-de-France : M. Bernard Carlier*, président ;

– *Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) : Mmes Amélie Durozoy*, chef de cabinet, **Eliane Dutarte**, conseillère en charge des travaux de la DATAR sur le bassin parisien, et **M. Pierre Dartout**, préfet, délégué interministériel ;

– **M. Antoine Rufenacht**, maire du Havre ;

– *Conseil régional de Basse Normandie : M. Laurent Beauvais*, président, et **M. Rémy Sueur**, directeur général des services ;

– *OPTILE, organisation professionnelle des transports d'Île-de-France : MM. Thierry Colle*, délégué régional, et **Bernard Stumpf**, administrateur délégué, directeur régional TRANSDEV ;

– *Fédération des entreprises publiques locales Île-de-France : M. Laurent Lafon*, président, **Mme Mireille Flam**, vice-présidente, et **M. Nicolas Kahn**, délégué territorial.

Jeudi 25 février 2010

– *Université Paris Est – Marne-la-Vallée : M. Francis Godard*, président ;

– *Conseil général de la Seine et Marne : MM. Vincent Eblé*, président, et **Nicolas Delaunay**, directeur de cabinet ;

– *Île-de-France environnement (IDFE) : MM. Daniel Hannotiaux*, président, et **Gérard Delattre**, vice-président, en charge de l'OIN Saclay ;

– *Conseil général des Hauts-de-Seine : M. François Kosciusko Morizet*, vice-président.

Mercredi 3 mars 2010

– **M. Laurent Fabius**, ancien Premier ministre, président de l'agglomération de Rouen ;

– *Unibail-Rodamco* : **M. Guillaume Poitrinal**, président, **Mme Aline Sylla-Walbaum**, directeur délégué du président, département « Relations Extérieures et Stratégie », **M. Jean-Pierre Duport**, préfet de région honoraire, conseiller d'État en service extraordinaire.

Jeudi 4 mars 2010

– *Etablissement public d'aménagement de La Défense (EPAD)* : **M. Philippe Chaix**, directeur général, et **Mme Dominique Bore**, directrice de la communication ;

– *Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF)* : **M. Gilles Boulevot**, directeur général.

Mardi 9 mars 2010

– *Confédération générale du patronat des petites et moyennes entreprises Île-de-France (CGPME)* : **M. Jean-Louis Jamet**, président délégué.

Jeudi 18 mars 2010

– **M. Christian Blanc**, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale.

TABLEAU COMPARATIF

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|---|
| | <p data-bbox="497 517 751 577">Projet de loi relatif au Grand Paris</p> <p data-bbox="568 607 681 636">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="461 672 790 1126">Le projet du Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la région d'Île-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales, qui bénéficiera à l'ensemble du territoire.</p> | <p data-bbox="837 517 1091 577">Projet de loi relatif au Grand Paris</p> <p data-bbox="908 607 1021 636">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="804 672 1133 1037">Le Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, le développement économique durable, solidaire et équilibré de la région capitale, au bénéfice de l'ensemble du territoire national.</p> <p data-bbox="804 1285 1133 1890">Ce projet urbain, social et économique, associant les citoyens tout au long de son élaboration, s'articule autour de projets stratégiques définis et réalisés conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales et vise à réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux par une plus grande solidarité entre territoires. Il propose de répondre aux besoins de la population avec une offre de logements géographiquement et socialement adaptée, ainsi que de promouvoir une ville dense et de maîtriser l'étalement urbain.</p> | <p data-bbox="1182 517 1436 577">Projet de loi relatif au Grand Paris</p> <p data-bbox="1252 607 1366 636">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1145 672 1474 1252"><u>Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit la ville de Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.</u></p> <p data-bbox="1145 1285 1474 1464"><u>Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.</u></p> <p data-bbox="1145 1926 1474 2013"><u>Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial</u></p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|---|
| | <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} ÉLABORATION ET Outils DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures</p> | <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} ÉLABORATION ET Outils DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I.- Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures</p> | <p><u>définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.</u></p> <p><u>Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.</u></p> <p><u>Dans cette perspective, l'élaboration du réseau organisant les transports dans la région d'Ile-de-France doit prendre en compte les interconnexions à mettre en place avec l'ensemble du réseau ferroviaire et routier national afin de permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.</u></p> <p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} ÉLABORATION ET Outils DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I.- Alinéa sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques et culturels de la région, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

Un schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris est établi.

affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui , en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

~~La réalisation de ce nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant de celui des mesures de création, d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public. Elle est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public en Île-de-France.~~

~~Ce réseau est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France.~~

~~II. — Un schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par l'article 7 de la présente loi. Il en décrit les~~

Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Île-de-France.

Alinéa supprimé

II. — Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

~~caractéristiques principales, dont les objectifs en termes de niveau de service, d'accessibilité et de mode d'exploitation, ainsi que le tracé prévisionnel et la position prévisionnelle des gares.~~

~~Ce schéma décrit toutes les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public en Île de France. Il rend compte également de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares.~~

~~Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île de France, créé par l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île de France, et de l'atelier international du Grand Paris.~~

Il est soumis à une consultation du public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues par l'article 3. Il est ensuite approuvé par un décret en Conseil d'État qui en décrit les caractéristiques principales, notamment les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation ainsi que le tracé et la position prévisionnels des gares, et auquel est annexée la déclaration prévue par l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

~~Ce schéma est mis en œuvre par des projets qui sont déclarés d'utilité publique et d'intérêt général dans les conditions prévues par l'article 4.~~

~~caractéristiques principales, dont les objectifs en termes de niveau de service, d'accessibilité et de mode d'exploitation, ainsi que le tracé prévisionnel et la position prévisionnelle des gares.~~

~~Ce schéma décrit toutes les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public en Île de France. Il rend compte également de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares.~~

~~Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île de France, créé par l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île de France, et de l'atelier international du Grand Paris.~~

~~Ce schéma est préalablement soumis à un débat public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues par l'article 3 de la présente loi. Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.~~

Alinéa sans modification

~~Il doit garantir~~

~~- 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 à la 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;~~

~~- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;~~

~~- la prise en compte de~~

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

~~l'intermodalité en permettant notamment, si nécessaire, aux véhicules légers de stationner dans des parkings prévus à cet effet, ainsi qu'en prévoyant la mise en place d'un système unifié de tarification entre le transport public et le stationnement en gare.~~

l'intermodalité par la possibilité, pour les véhicules légers, de stationner dans des parcs prévus à cet effet.

Ce schéma d'ensemble est compatible avec le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France.

Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

III (nouveau). – La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port autonome de Paris, est un objectif d'intérêt national.

Cette mise en place fait l'objet d'un rapport au Parlement au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi.

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

Article 2 bis (nouveau)

Article 2 bis

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi

Supprimé

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|---|
| <p>—</p> | <p>Article 3</p> <p>I. – La participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est assurée par une consultation qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du programme.</p> <p>Cette consultation est organisée conformément au présent article et aux dispositions réglementaires prises pour son application. Les articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement ne lui sont pas applicables.</p> <p>Elle est conduite par le représentant de l'État dans la région, qui y associe</p> | <p>répond aux prescriptions de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui visent à encourager le développement des déplacements urbains multimodaux, en particulier pour ce qui concerne la conception des gares et de leurs parcs de stationnement de véhicules individuels.</p> <p>Article 3</p> <p>I. – La participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est assurée par un débat public, conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 précitée. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principale du schéma d'ensemble visé au II de l'article 2.</p> <p>Ce débat public est organisé par la Commission nationale du débat public conformément au présent article.</p> <p>Il est conduit par la Commission nationale du débat public, qui y associe</p> | <p>Article 3</p> <p><u>I. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, du syndicat mixte « Paris Métropole », du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.</u></p> <p><u>Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. La commission met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission.</u></p> <p><u>Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales</u></p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

l'établissement public « Société du Grand Paris ». Cet établissement en assume la charge matérielle et financière.

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris » ou sous sa responsabilité. Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, le coût estimatif, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

Le dossier est transmis au représentant de l'État dans la région qui, dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter pour ce faire. Il est simultanément transmis à la commission

~~l'établissement public « Société du Grand Paris ». Cet établissement en assume la charge matérielle et financière.~~

~~Pour ce débat public, la Commission nationale du débat public met en place une commission spécialisée dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze.~~

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au plan du rayonnement international de la région Île-de-France et de la France, l'estimation du coût, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il

caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Alinéa supprimé

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi, l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au plan du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France, l'estimation du coût et les modes de financement envisagés, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Propositions de la commission

nationale du débat public qui peut, dans le même délai, faire part de ses observations.

convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'Etat dans la région. Celui-ci peut, dans le même délai, faire part de ses observations.

convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'Etat dans la région. Celui-ci peut, dans ce même délai de quinze jours, faire part de ses observations.

Alinéa supprimé

Le dossier est rendu public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.

~~Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires le dossier du débat public qui sera transmis au public.~~

~~III. — Le dossier complet est rendu public par la Commission nationale du débat public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.~~

III. — Dès publication de la décision prévue au second alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

III. — Le dossier est adressé à la région et aux départements d'Île-de-France ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement concernés qui disposent d'un délai de trois mois pour faire connaître leur avis. À défaut, l'avis est réputé émis.

~~Il est simultanément adressé, par le représentant de l'Etat dans la région, à la région, à l'atelier international du Grand Paris, au Syndicat des transports d'Île de France et aux départements d'Île de France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île de France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement. À compter de~~

A compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, du syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

IV. – Le représentant de l'État dans la région arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'elle ne débute, le calendrier de la consultation du public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.

Il associe à cette consultation, à la demande de la commission nationale du débat public, un observateur délégué par celle-ci, ainsi qu'une ou plusieurs personnes figurant sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.

Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, *ès qualités*, aux élus des collectivités territoriales d'Île-de-France et aux représentants de leurs

~~cette transmission, ces collectivités et établissements publics disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région, qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.~~

~~IV. – La Commission nationale du débat public arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'il ne débute, le calendrier du débat public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site Internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations, ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.~~

Elle associe au débat public une ou plusieurs personnes, désignées, par le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin, sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.

~~Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, *ès qualités*, au président du conseil régional, aux présidents des conseils généraux, aux présidents des~~

Grand Paris, disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région, qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.

Alinéa supprimé

IV. – Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin, peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée du débat public.

Alinéa supprimé

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement.

La durée de la consultation du public est de quatre mois.

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture de la consultation du public, le représentant de l'État dans la région en publie le bilan qui fait notamment apparaître les positions des collectivités territoriales et des établissements publics consultés et qui est assorti, le cas échéant, des observations du délégué de la Commission nationale du débat public.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte qui est publié, indique les conséquences qu'il en tire pour le programme, objet de la consultation, notamment la façon dont les observations des collectivités territoriales et des établissements publics consultés ont été prises en compte, les conditions dans lesquelles il devrait être mis en œuvre ou poursuivi ainsi que, s'il y a lieu, les modifications qu'il est envisagé d'y apporter, en précisant les motifs sur lesquels il se fonde.

~~établissements publics de coopération intercommunale, aux maires d'Île de France et aux parlementaires qui en font la demande préalable.~~

La durée du débat public est de quatre mois.

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auquel sont jointes les positions exprimées par les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé, qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet ~~de la consultation du public.~~ Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les ~~collectivités territoriales et les établissements publics d'Île de France consultés.~~ Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

~~Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente le contenu de cet acte devant les commissions~~

Alinéa sans modification

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé, qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

Alinéa supprimé

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|---|
| — | <p>VI. – Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situées pour tout ou partie sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 de ce code pour être soumises à la procédure de consultation prévue par le présent article, par arrêté du représentant de l'État dans la région.</p> | <p>compétentes des assemblées parlementaires.</p> | VI. – Supprimé |
| | <p>Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental, et le bilan de la consultation.</p> | <p>VI. — Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situées, pour tout ou partie, sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement, pour être soumises, par arrêté du représentant de l'État dans la région, à la procédure de débat public prévue par le présent article.</p> | |
| | <p>VII. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.</p> | <p>Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.</p> | <p>Suppression maintenue</p> |
| | <p>VIII. – Aucune irrégularité au regard des dispositions du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au deuxième alinéa du V.</p> | <p>Alinéa supprimé.</p> | |
| | | <p>VII. – Aucune irrégularité au regard des dispositions des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au deuxième alinéa du V.</p> | <p>VII. – Aucune irrégularité au regard des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au <u>second</u> alinéa du V.</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|--|---|--|---|
| <p>—</p> <p>Livre Ier : Dispositions communes</p> <p>Titre II : Information et participation des citoyens</p> <p>Chapitre Ier : Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire</p> <p>« Art. L. 121-2 - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d'urbanisme et aux opérations d'aménagement prévues par le livre III du code de l'urbanisme. »</p> | <p>—</p> <p>IX. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement, après les mots : « du code de l'urbanisme » sont ajoutés les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de consultation du public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris. »</p> | <p>—</p> <p>VIII. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris. »</p> <p>IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application des I à VII du présent article.</p> | <p>—</p> <p>VIII. – Sans modification</p> <p><u>VIII bis. (nouveau) – Les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables aux projets ayant fait l'objet du débat public conduit en application du présent article.</u></p> <p>IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités du présent article.</p> <p><u>X (nouveau) – Lorsqu'une procédure de débat public a été engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement pour une opération portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île-de-France, cette procédure est close le lendemain du jour suivant la</u></p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|--|
| | <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Les projets d'infrastructures 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.</p> <p>La déclaration d'utilité publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, sous réserve des dispositions des alinéas suivants.</p> <p>Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans suivant la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le troisième alinéa de l'article 2.</p> | <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p>La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément aux dispositions du chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, sous réserve des dispositions des troisième à dernier alinéas du présent article.</p> <p>Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.</p> | <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p><u>publication de la présente loi. Les éléments techniques relatifs à ce projet transmis à la Commission nationale du débat public au jour de la clôture de cette procédure sont intégrés en tant qu'annexe au dossier prévu au II du présent article.</u></p> <p>Les projets d'infrastructures, <u>qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,</u> 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.</p> <p>La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|--|---|--|
| <p style="text-align: center;">—</p> <p>Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique</p> <p>Partie législative Titre Ier : Règles générales Chapitre III : Fixation et paiement des indemnités « Art. L. 13-15 – I - Les biens sont estimés à la date de la décision de première instance ; toutefois, et sous réserve de l'application des dispositions du II du présent article, sera</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>La commission d'enquête peut comprendre, dans la mesure du possible, un ou plusieurs membres ayant été associés à la consultation du public sur le programme en application du IV de l'article 3.</p> <p>L'enquête porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence.</p> <p>Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan de la procédure de consultation du public prévue par l'article 2 de la présente loi.</p> <p>La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme dans les conditions prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du code de l'urbanisme.</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>La commission d'enquête prévue à l'article L.123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été <u>associés au débat public sur le schéma d'ensemble</u> en application du IV de l'article 3 de la présente loi.</p> <p>L'enquête porte sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence.</p> <p>Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan de la consultation du public définie à l'article 3 de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>La commission d'enquête prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été <u>désignés comme observateurs</u> en application du IV de l'article 3 de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa supprimé</p> <p>Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan <u>du débat public défini</u> à l'article 3 de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa supprimé</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|---|--|--|
| <p>seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête prévue à l'article L. 11-1 ou, dans le cas visé à l'article L. 11-3, un an avant la déclaration d'utilité publique. »</p> | <p>I. – Au premier alinéa de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après les mots : « déclaration d'utilité publique » sont ajoutés les mots : « , ou, dans le cas des projets ou programmes soumis à la consultation du public prévue par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de cette consultation. »</p> <p>II. – La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.</p> <p>Les décrets en Conseil d'État prévus par l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique devront être pris dans un délai de cinq ans suivant la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.</p> <p>Article 6</p> | <p>I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « , ou, dans le cas des projets ou programmes soumis à la consultation du public prévue par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de cette consultation ».</p> <p>II. – Alinéa sans modification</p> <p>Les décrets en Conseil d'État pris en application du même article L. 15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.</p> <p>Article 6</p> | <p>I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « , ou, dans le cas des projets ou programmes soumis <u>au débat public</u> prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier <u>de ce débat</u> ».</p> <p>II. – Sans modification</p> <p>Article 6</p> |
| <p>Code de l'urbanisme</p> <p>Partie législative Livre II : Préemption et</p> | <p>Le <i>a</i> de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme est remplacé par les dispositions suivantes :</p> | <p>Le <i>a</i> de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :</p> | <p><u>I (nouveau).</u> - Le code de l'urbanisme est ainsi <u>modifié</u> :</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|---|--|--|
| <p>réserves foncières Titre I : Droits de préemption.</p> | <p>« a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :</p> | <p>« a) Sans modification</p> | <p>1°. Le a de l'article L. 213-4 est ainsi rédigé :</p> |
| <p>« Art. L. 213-4 - a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.</p> <p>En l'absence d'un tel document, cette date de référence est :</p> | <p>« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :</p> | <p>Sans modification</p> | <p>« a) Alinéa sans modification</p> |
| <p>- un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de zone d'aménagement différé, lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;</p> | <p>« i) Un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;</p> | <p>Sans modification</p> | <p>Alinéa sans modification</p> |
| <p>- un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé ; »</p> | <p>« ii) un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;</p> | <p>Sans modification</p> | <p>« i) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;</p> |
| <p></p> | <p>« – pour les biens non compris dans une telle zone,</p> | <p>Sans modification</p> | <p>« ii) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;</p> |
| <p></p> | <p></p> | <p>Sans modification</p> | <p>« iii) <u>(nouveau)</u> dans tous les cas, la date de renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;</p> |
| <p></p> | <p></p> | <p>Sans modification</p> | <p>Alinéa sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien. »

TITRE II
ÉTABLISSEMENT
PUBLIC « SOCIÉTÉ DU
GRAND PARIS »

Article 7

I. – Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

II. – L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures qui

TITRE II
ÉTABLISSEMENT
PUBLIC « SOCIÉTÉ DU
GRAND PARIS »

Article 7

I. – Sans modification

II. – Alinéa sans
modification

2° (nouveau). À l'article L. 212-2 et au dernier alinéa de l'article L. 212-2-1, les mots « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelable ».

II (nouveau). - Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L. 212-2 du même code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

TITRE II
ÉTABLISSEMENT
PUBLIC « SOCIÉTÉ DU
GRAND PARIS »

Article 7

I. – Sans modification

II. – L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

composent le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes ainsi que ~~la fourniture~~ des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, et ~~le cas échéant~~ leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi.

réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. À cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

II bis (nouveau). – Dans le respect des compétences reconnues au Syndicat des transports d'Île-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille également au maillage cohérent du territoire au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

III - L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'Etat dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18.

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations

IV (nouveau). - L'établissement public « Société du Grand Paris »

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

d'aménagement ou de construction dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption. Il assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18 de la présente loi. Par ailleurs, il peut être associé, en tant que de besoin, à la préparation de ces contrats.

Il peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant

d'aménagement ou de construction, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption en application du III du présent article. Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial prévu à l'article 18, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si le contrat de développement territorial le prévoit. Dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », ~~ou dans les zones d'aménagement concerté prises à l'initiative de cette agence, le contrat de développement territorial prévu à l'article 18 peut prévoir~~ lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit les opérations d'aménagement ou de construction ~~identifiées dans le contrat.~~ L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18. Il peut être associé à la préparation de ces contrats.

~~L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de~~

peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, autour des gares ou dans les périmètres délimités dans les contrats de développement territorial.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si le contrat de développement territorial le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.

Alinéa supprimé

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|---|
| | <p>un caractère complémentaire ou connexe à son objet.</p> <p>III. — L'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Lorsqu'il conduit des opérations d'aménagement ou de construction dans un périmètre où il dispose du droit de préemption, l'établissement public exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement. Dans ce périmètre, il peut également directement acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, des biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, afin de les vendre ou de les louer.</p> | <p>convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à sa mission définie au présent II.</p> <p>III. – Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> | <p>III. – Alinéa supprimé</p> <p><u>Pour la réalisation de sa mission</u> d'aménagement et de construction, la « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement.</p> <p><u>Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, la « Société du Grand Paris » peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction.</u></p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|--|
| | <p>L'établissement public peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.</p> <p>L'établissement public peut exercer les missions qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales soit directement soit dans le cadre de conventions passées à cet effet, par l'intermédiaire de ses filiales.</p> | <p>Alinéa sans modification</p> <p>L'établissement public peut exercer les missions d'intérêt général qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale soit directement, soit par l'intermédiaire de ses filiales. Dans ce dernier cas, l'établissement public conclut à cet effet une convention avec la filiale concernée.</p> | <p><u>V (nouveau). - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à IV.</u></p> <p><u>VI (nouveau). - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux II à V.</u></p> <p><u>VII (nouveau). - Pour l'exercice de ses missions définies aux II à VI, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut conclure, à titre gratuit ou onéreux, des conventions de coopération ou de mandat avec des établissements publics de l'État. Les conventions ainsi conclues peuvent avoir pour objet la mise en œuvre des procédures de recrutement, de gestion et de rémunération de ses personnels ainsi que la mise en œuvre des procédures de passation, par elle, de contrats avec des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à ses besoins en matière de fournitures, de travaux ou de services.</u></p> |
| | <p>Article 8</p> <p>I. – L'établissement public « Société du Grand</p> | <p>Article 8</p> <p>I. – Sans modification</p> | <p>Article 8</p> <p>I. – Sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Propositions de la commission

Paris » est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État et de représentants de la région et de chaque département d'Île-de-France, nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

Les représentants de l'État constituent au moins la moitié des membres du conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, ~~de parlementaires, de représentants de la région d'Île-de-France et de chaque département de cette région,~~ ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ces représentants sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

~~À titre transitoire, avant la création du comité prévu au V du présent article, le conseil de surveillance de~~

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. La nomination de ce dernier ne peut intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, et d'élus locaux nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa supprimé

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|--|
| | <p>IV. – Les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » sont déterminées par le décret en Conseil d'État prévu au VI du présent article.</p> <p>V. – Un comité consultatif, composé des représentants des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18, est constitué par l'établissement public.</p> | <p>l'établissement public « Société du Grand Paris » ne comprend que des représentants de l'Etat, du Parlement, des représentants de la région et de chaque département d'Île de France.</p> <p>IV. – Supprimé</p> <p>V. – Un comité, composé des représentants des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18, est constitué par l'établissement public.</p> <p>Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu au quatrième alinéa du</p> | <p>IV. – <u>L'établissement public « Société du Grand Paris » est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.</u></p> <p>V.- <u>Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique</u> composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. <u>Ce comité comprend également un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.</u></p> <p>Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu au <u>dernier</u> alinéa du II</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

Ce comité désigne en son sein un délégué qui assiste de droit aux séances du conseil de surveillance, peut lui soumettre toute question dont l'examen lui paraît utile et y est entendu chaque fois qu'il le demande.

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire.

II de l'article 2 de la présente loi.

~~Ce comité désigne en son sein le représentant des communes ou des établissements publics visés au premier alinéa du présent V nommé au conseil de surveillance en application du III.~~

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris », le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également ~~dans quelles conditions il peut être dérogé, d'une part, à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public et, d'autre part, aux dispositions du code électoral relatives au régime des incompatibilités et plus particulièrement au chapitre IV du titre I^{er} du livre I^{er}, au chapitre IV du titre II du livre I^{er}, à la section 3 du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} et au chapitre III du titre IV du livre II du même code.~~

de l'article 2 de la présente loi.

Il peut être saisi de tout sujet par le conseil de surveillance. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment la composition du conseil de surveillance, le nombre, les conditions et les modalités de désignation de ses membres, ainsi que les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également la composition et les modalités de fonctionnement du comité stratégique ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|--|---|--|---|
| <p>26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p>« Annexe III</p> <p>Entreprise de recherche et d'activité pétrolières ;</p> <p>Théâtre national de Chaillot ;</p> <p>Théâtre national de l'Odéon ;</p> <p>Théâtre national de l'Est parisien ;</p> <p>Théâtre national de Strasbourg ;</p> <p>Comédie-Française ;</p> <p>Agence nationale pour les chèques-vacances ;</p> <p>Banque de France ;</p> <p>Institut d'émission d'outre-mer ;</p> <p>Institut d'émission des départements d'outre-mer ;</p> <p>Caisse centrale de coopération économique ;</p> <p>Economat des armées ;</p> <p>Institution de gestion sociale des armées ;</p> <p>Matra et ses filiales ;</p> <p>Etablissements publics d'aménagement définis à l'article L. 321-2 du Code de l'urbanisme ;</p> <p>Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage, lorsque plus de la moitié de leur capital est détenu, directement ou indirectement, par l'Etat ou un de ses établissements publics ;</p> <p>Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ;</p> <p>L'Agence de l'innovation industrielle. »</p> | <p>VII. – L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Société du Grand Paris ».</p> | <p>VII. – Sans modification</p> | <p>VII. – Sans modification</p> <p>VIII (nouveau). – Un décret du Premier ministre nomme un préfigurateur de</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|--|
| <p>—</p> | <p>Article 9</p> <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :</p> <p>1° Les dotations, subventions, avances ou participations apportés par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;</p> | <p>Article 9</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>1° Sans modification</p> | <p>—</p> <p><u>l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ce préfigurateur est compétent pour saisir, au nom de la « Société du Grand Paris », la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.</u></p> <p><u>Le décret de nomination fixe également les conditions dans lesquelles, en application de l'article 7, le préfigurateur peut conclure tout contrat, convention ou marché nécessaire au fonctionnement de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Les fonctions du préfigurateur cessent à compter de la publication du décret nommant le président du directoire et au plus tard le 30 septembre 2010.</u></p> <p><u>Le préfigurateur rend compte au conseil de surveillance, au cours de sa première séance, des actes et décisions qu'il a pris.</u></p> <p>Article 9</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>1° <u>Les dotations en capital apportés par l'État ;</u></p> <p><u>1° bis (nouveau) Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportées par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou</u></p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|---|
| — | — | — | — |
| | 2° Les emprunts sur les marchés financiers ; | 2° Sans modification | d'espèces ; 2° Sans modification |
| | 3° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des dispositions des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et de l'article 6 de la présente loi ; | 3° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 11 et 19 de la présente loi ; | 3° Sans modification |
| | 4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ; | 4° Sans modification | 4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, <u>dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;</u> |
| | 5° Les redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ; | 5° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ; | 5° Sans modification |
| | 6° Les redevances et produits pour service rendu ; | 6° Le produit des redevances et produits pour service rendu ; | 6° Sans modification |
| | 7° Le produit de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ; | 7° Sans modification | 7° Sans modification |
| | 8° Les dons et legs ; | 8° Sans modification | 8° Sans modification |
| | 9° Tous autres concours financiers. | 9° Sans modification | 9° Sans modification |
| | | | Article 9 <i>bis</i> (nouveau) <u>Le E du paragraphe II de la section 7 du chapitre Ier du titre Ier de la deuxième partie du livre Ier du code général des impôts est complété par un article 1530 bis ainsi rédigé :</u> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

—

« Art. 1530 bis. – I. – Il est institué une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant, sur le territoire de la région d'Île-de-France, des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris défini à l'article 2 de la loi n° du relative au Grand Paris. Cette taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique de ces projets.

« La taxe est affectée au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par la loi n° du précitée.

« II. - La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 1 500 mètres d'une entrée de gare.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« 1° Les premières ventes en l'état futur d'achèvement et les premières ventes après leur achèvement d'immeubles bâtis, visées au b du 1 du 7° de l'article 257 ;

« 2° Les ventes de terrains aménagés dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté,

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

d'un permis d'aménager ou d'une association foncière urbaine autorisée et les ventes de terrains assujettis à la taxe sur la cession des terrains devenus constructibles prévue par l'article 1529 ;

« 3° Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

« 4° Les terrains et bâtiments vendus par Réseau ferré de France.

« III. - La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement obligatoire dans les conditions prévues par l'article 244 bis A.

« IV. - La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de vente stipulé dans l'acte de cession et, d'autre part, le prix d'achat stipulé dans l'acte d'acquisition augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction autorisés, ainsi que des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble. Le prix d'acquisition ainsi que le montant des travaux de construction autorisés ou ayant eu pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble sont actualisés en

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

« La plus-value calculée dans les conditions fixées au premier alinéa du présent IV est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des articles 150 U à 150 VH.

« Le taux de la taxe est de 15 %.

« Le montant exigible de la taxe ne peut excéder 5 % du prix de cession.

« La taxe est exigible uniquement lors de la première cession intervenue après la date d'entrée en vigueur prévue au I.

« V. - Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 1529. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.

« VI. - La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 1529.

« VII. - Un décret en

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article et prévoit les conditions dans lesquelles, pour des motifs d'ordre social, certaines cessions d'immeubles ou certaines zones sont exonérées de la taxe. »

Article 9 *ter* (nouveau)

Après l'article 1599 quater A du code général des impôts, il est inséré un article 1599 quater A *bis* ainsi rédigé :

« Art. 1599 quater A *bis*. - I. - L'imposition forfaitaire mentionnée à l'article 1635-0 *quinquies* s'applique au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, pour des opérations de transport de voyageurs.

« II. - L'imposition forfaitaire est due chaque année par les personnes ou organismes qui sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

« III. - Le montant de l'imposition forfaitaire est établi pour chaque matériel roulant en fonction de sa

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

nature et de son utilisation
selon le barème suivant :

| « (En euros) | |
|---|-----------------|
| Catégorie de matériels roulants | Tarifs |
| <i>Méto</i> Motrice et remorque | 12 260 |
| <i>Autre matériel</i> Automotrice et motrice Remorque | 23 000 4 800 |

« Les catégories de matériels roulants sont précisées par arrêté conjoint des ministres chargés du transport et du budget en fonction de leur capacité de traction, de captation de l'électricité, d'accueil de voyageurs et de leur performance.

« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

« Lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, ce matériel est retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé principalement sur ces lignes.

« IV. - Le redevable de la taxe déclare, au plus

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|--|
| <p>—</p> | <p>Article 10</p> <p>I. – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, qui sont acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » en vue de la constitution du réseau de</p> | <p>Article 10</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> | <p>—</p> <p><u>tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie. Cependant, pour l'année 2010, cette déclaration intervient au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} juillet.</u></p> <p><u>« Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de cotisation foncière des entreprises.</u></p> <p><u>« V. - La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par la loi n° du relative au Grand Paris. Toutefois, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Île-de-France. »</u></p> <p>Article 10</p> <p>Sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|-------------------------------|
| | <p>transport public du Grand Paris sont, dès leur acquisition ou achèvement, transférés en pleine propriété à cet établissement.</p> <p>Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 15 à 17 de la présente loi, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.</p> <p>L'ensemble de ces transferts est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.</p> <p>Les biens qui ont été mis à disposition de tiers en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, si cette mesure s'avère nécessaire, mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » avec l'accord du propriétaire.</p> <p>II. – L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'État peuvent transférer à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur sa demande, en pleine propriété, et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions, ou les mettre à sa disposition.</p> <p>Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.</p> <p>III. – Les espaces</p> | <p>Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 15 à 17, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.</p> <p>Ces transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>II. – Sans modification</p> <p>III. – Sans modification</p> | |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris » situés dans les gares qui sont à usage de parkings, de commerces ou de locaux d'activité, s'ils ne sont pas affectés au service public du transport, font partie du domaine privé de l'établissement.

Article 11

Une participation spécifique est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

TITRE III
RÉALISATION ET
GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

Article 12

Article 11

Une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

TITRE III
RÉALISATION ET
GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

Article 12

Article 11

Sans modification

Article 11 *bis* (nouveau)

La Société du Grand Paris est dissoute après épuisement des compétences conférées par le présent titre.

TITRE III
RÉALISATION ET
GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

Article 12

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|---|
| — | <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi.</p> | <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2.</p> | <p>Sans modification</p> |
| | <p>Article 13</p> <p>Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », dans l'hypothèse où les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.</p> | <p>Article 13</p> <p>Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », lorsque les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.</p> | <p>Article 13</p> <p>Sans modification</p> |
| | <p>Article 14</p> | <p>Article 14</p> <p>IA (<i>nouveau</i>) – Les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 sont conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du</p> | <p>Article 14</p> <p>Sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

I. – Lorsque la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 exige une mission d'étude ou d'assistance qui, pour des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, ne peut être confiée qu'à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français ou à Réseau ferré de France, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier cette mission d'étude ou d'assistance à cet établissement.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ».

I. – Par exception, des marchés peuvent être conclus selon une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, avec la Régie autonome des transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français ou Réseau ferré de France, si des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire ou à l'impératif de continuité du service public l'exigent.

Une convention précise les motifs du recours à cette procédure dérogatoire et définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

II. – Lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au I du présent article, les opérations d'investissement visées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. Elle précise notamment les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par l'établissement public « Société du Grand Paris » sur son cocontractant aux différentes phases de l'opération, les modalités de rémunération de ce dernier et les pénalités qui lui sont applicables en cas de méconnaissance de ses obligations, le mode de financement de l'infrastructure considérée et les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des lignes, ouvrages ou installations concernés sont subordonnées à l'accord préalable de l'établissement public.

II. – De même, lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au I du présent article, les opérations d'investissement mentionnées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

**Alinéa sans
modification**

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|--|
| <p>—</p> | <p>III. – Les rapports établis entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et ses cocontractants au titre du I et du II du présent article ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.</p> <p>Article 15</p> <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » peut décider, pour les opérations visées à l'article 7 qu'elle détermine, de déléguer la maîtrise d'ouvrage. Cette délégation s'exerce, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dans les conditions prévues par le présent article.</p> <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées. Il en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué, en assure le financement.</p> <p>Le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.</p> | <p>III. – Les rapports établis entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et ses cocontractants au titre des I et II ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée.</p> <p>Article 15</p> <p>L'établissement public « Société du Grand Paris » peut décider, pour les opérations visées à l'article 7 qu'il détermine, de déléguer la maîtrise d'ouvrage. Cette délégation s'exerce, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, dans les conditions prévues par le présent article.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Il assure la maîtrise</p> | <p>—</p> <p>Article 15</p> <p>Sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|---|
| <p>—</p> | <p>—</p> <p>Pour chaque opération, une convention conclue entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.</p> <p>Article 16</p> <p>Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels visés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par les dispositions</p> | <p>d'œuvre des opérations considérées lorsque, en raison de leur spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le contrat de maîtrise d'œuvre ne peut être exécuté que par lui, ou lorsque ces opérations présentent un caractère d'urgence tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Article 16</p> <p>Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de</p> | <p>—</p> <p>Article 16</p> <p>Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, <u>l'acquisition</u> des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

du troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise en tant que de besoin les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

**Alinéa sans
modification**

Article 17

I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|--|--|---|
| <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ¹</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.</p> <p>Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus aux premier à quatrième alinéas du I du présent article.</p> <p style="text-align: center;">III. – À l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 il est inséré, après le deuxième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus au même I.</p> <p style="text-align: center;">III. – Après le deuxième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport</p> | <p style="text-align: center;">—</p> <p>« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations <u>ainsi que de ses matériels.</u></p> <p style="text-align: center;">III. – <u>Le troisième</u> alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée <u>est ainsi modifié :</u></p> <p style="text-align: center;"><u>1° À la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives. » ;</u></p> <p style="text-align: center;"><u>2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :</u></p> <p style="text-align: center;">« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport</p> |

¹ Le texte intégral de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 est reproduit en annexe.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui

public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. ~~Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île de France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des~~ conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île de France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la

public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1^{er} janvier 2012. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

TITRE IV

**DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL
ET PROJETS
D'AMÉNAGEMENT**

Article 18

I. – ~~Pendant une période de dix huit mois à compter de l'approbation du~~

~~continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, après consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »~~

TITRE IV

**DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL
ET PROJETS
D'AMÉNAGEMENT**

Article 18

**Alinéa sans
modification**

TITRE IV

**DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL
ET PROJETS
D'AMÉNAGEMENT**

Article 18

I. – Des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

~~schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris, ou, pour ce qui concerne les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris Saclay prévu au titre V, pendant une période de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} de la présente loi entre l'État, représenté par le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.~~

mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} entre le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, qui jouent un rôle structurant, pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.

La région et le département concerné sont consultés.

Les contrats définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles. Les objectifs fixés en matière de logement tiennent compte des programmes locaux de l'habitat.

Ces contrats font l'objet, préalablement à leur signature, d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. La décision d'ouverture de cette enquête intervient au plus tard :

- pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V de la présente loi, dans un délai de dix-huit mois à compter de sa publication ;

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|--|
| | <p>Chaque contrat porte sur le développement du territoire d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.</p> <p>II. – Le contrat de développement territorial définit des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements.</p> <p>Il en définit les</p> | <p>Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.</p> <p>Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu'il soit attaché à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés au premier alinéa, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.</p> <p>II. – Le contrat de développement territorial définit des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements afin d'assurer, notamment, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat et une utilisation économique et équilibrée des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable. Le territoire d'une commune peut n'être que partiellement concerné par les objectifs du contrat de développement territorial.</p> <p>Alinéa sans</p> | <p>- pour les autres communes, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu'il soit attaché à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés <u>aux cinquième et sixième alinéas du présent I</u>, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.</p> <p>II. – Le contrat de développement territorial définit <u>les modalités de mise en œuvre des objectifs visés au troisième alinéa du I</u>.</p> <p>Alinéa supprimé</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|---|
| | <p>modalités de mise en œuvre.</p> <p>Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé.</p> <p>Il précise les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation.</p> <p>III. – La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale qui autorise le maire ou le</p> | <p>modification</p> <p>Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé dont il dresse la liste, fixe le périmètre et définit les bénéficiaires des droits de préemption institués dans ces zones.</p> <p>Il précise les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il présente les conditions générales de leur financement.</p> <p>III. – La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale qui autorise le maire ou le</p> | <p>Alinéa sans modification</p> <p>Il précise les <u>actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs visés au premier alinéa</u>, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. <u>Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant.</u></p> <p><u>Il présente les conditions générales de leur financement. Ce financement inclut :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme ;</u> - <u>la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.</u> <p><u>L'autre moitié de ces excédents est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris » afin de financer le réseau de transport public du Grand Paris.</u></p> <p>III. – Sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale**

**Propositions de la
commission**

président de l'établissement public à signer le contrat emporte, pour l'application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, avis favorable de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale sur la création des zones d'aménagement différé prévues au contrat.

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble de cette zone. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai, fixé par l'article L. 213-2 susmentionné, à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption, est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement et des projets

président de l'établissement public à signer le contrat de développement territorial emporte, pour l'application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, avis favorable de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale sur la création des zones d'aménagement différé prévues au contrat.

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II du présent article, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble du territoire ainsi défini. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité territoriale et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai, fixé par le même article L. 213-2, à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption, est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement et des projets

IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des actions ou opérations d'aménagement et

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ses objectifs pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.

Si ces opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 141-1-2, L. 122-15 et L. 123-16 du code de l'urbanisme.

V. – Les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'un contrat de développement territorial peuvent constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du code de l'urbanisme.

VI. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article, en particulier les règles relatives à la publicité des contrats de développement territorial.

d'infrastructures nécessaires à ~~la mise en œuvre des objectifs de ce contrat~~ pour l'application de l'article L. 300-6 du même code.

Si ces opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 141-1-2, L. 122-15 et L. 123-16 du même code.

~~V. – Les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'un contrat de développement territorial peuvent constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du même code.~~

VI. – Les règles de publicité et de communication définies aux articles L. 2121-24 et L. 2121-26 du code général des collectivités territoriales sont applicables aux contrats de développement territorial.

VII (nouveau). – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

des projets d'infrastructures visés au troisième alinéa du II pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.

Si ces actions ou opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du même code. L'enquête publique visée au quatrième alinéa du I est organisée dans les conditions prévues par ces articles.

V. – **Supprimé**

VI. – **Sans modification**

VII. – **Sans modification**

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|---|
| | <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics concernés peuvent conclure, jusqu'à l'expiration de celui-ci, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.</p> <p>Pour la passation du contrat, les spécifications techniques formulées pour la définition des besoins comportent au moins le programme global de construction de l'opération d'aménagement avec une répartition indicative entre les programmes de logements, d'activité économique et la liste des équipements publics à réaliser.</p> | <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure, avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p>Le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des programmes locaux de l'habitat, dès lors que ceux-ci ont été adoptés.</p> <p>Les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement</p> | <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p>Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision <u>ou de modification</u> du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|---|
| | <p>Le contrat précise les conditions de l'indemnisation du cocontractant au cas où sa proposition ne serait pas retenue à l'issue de la procédure de révision simplifiée et de l'enquête publique.</p> <p>Le contrat ne peut mettre à la charge de l'aménageur ou des constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci.</p> | <p>intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux au sens de même article L. 302-5.</p> <p>Le contrat précise les conditions selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l'issue de la procédure de révision simplifiée ou de l'enquête publique, les parties peuvent s'accorder, sans attendre la liquidation définitive du solde et l'indemnisation du cocontractant, sur le montant d'une provision dont elles acceptent le versement anticipé à ce dernier.</p> <p>Le contrat ne peut mettre à la charge du cocontractant que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ces besoins.</p> | <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> |
| | | | <p><u>TITRE IV BIS</u></p> <p><u>DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT</u></p> <p>[Division et intitulé nouveaux]</p> <p>Article 19 <i>bis</i></p> <p><u>Le chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par une section 4 ainsi rédigée :</u></p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

—

—

—

« Section 4

« Objectifs de construction de logements en Île-de-France

« Art. L. 302-13. – En Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1^{er} de la loi n° relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région arrête, pour une période de trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le Conseil régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de leur saisine.

« Les programmes locaux de l'habitat tiennent compte des objectifs fixés au premier alinéa.

« Un bilan territoire par territoire de l'avancée de la réalisation des objectifs mentionnés au premier alinéa est présenté chaque année au Conseil régional de l'habitat. »

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|--|
| <p>—</p> | <p>TITRE V</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY</p> <p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>Dispositions relatives à l'établissement public de Paris-Saclay</p> <p>Article 20</p> <p>Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé : « Établissement public de Paris-Saclay ».</p> <p>Il a pour objet le développement du pôle scientifique et technologique de rayonnement international du Plateau de Saclay.</p> <p>Il exerce ses missions dans les communes dont la liste figure dans l'annexe A à la présente loi. Le périmètre d'intervention de l'établissement peut être modifié par décret en Conseil d'État.</p> | <p>TITRE V</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY</p> <p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>Dispositions relatives à l'établissement public de Paris-Saclay</p> <p>Article 20</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Il a pour objet le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay.</p> <p>Il exerce ses missions dans les communes dont la liste figure dans l'annexe A à la présente loi. Le périmètre d'intervention de l'établissement peut être modifié par décret en Conseil d'État, après consultation des organes délibérants des communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement concernés.</p> | <p>TITRE V</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY</p> <p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>Dispositions relatives à l'établissement public de Paris-Saclay</p> <p>Article 20</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Il a pour objet <u>l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international.</u></p> <p>Alinéa sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|---|
| — | <p data-bbox="571 369 679 398">Article 21</p> <p data-bbox="459 434 791 739">L'établissement est chargé de conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique.</p> <p data-bbox="459 768 791 831">À cet effet, il a notamment pour mission de :</p> <p data-bbox="459 860 791 1164">1° Sans préjudice des compétences dévolues à d'autres personnes publiques, réaliser les opérations d'équipement et d'aménagement prévues par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme et les acquisitions foncières nécessaires ;</p> <p data-bbox="459 1193 791 1408">2° Réaliser des investissements destinés à favoriser l'implantation d'organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche et d'entreprises ;</p> <p data-bbox="459 1438 791 1715">3° Collecter des fonds auprès de tiers afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur et de recherche et à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises ;</p> <p data-bbox="459 1744 791 2018">4° Mettre à disposition des organismes d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises des plateformes technologiques, des structures de formation et d'information, de réception, d'hébergement et de</p> | <p data-bbox="916 369 1024 398">Article 21</p> <p data-bbox="804 434 1129 497">Alinéa sans modification</p> <p data-bbox="804 768 1129 831">Alinéa sans modification</p> <p data-bbox="884 860 1114 889">1° Sans modification</p> <p data-bbox="884 1193 1114 1223">2° Sans modification</p> <p data-bbox="804 1438 1129 1715">3° Collecter des fonds auprès de tiers afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur, de recherche, à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises ;</p> <p data-bbox="884 1744 1114 1774">4° Sans modification</p> | <p data-bbox="1257 369 1366 398">Article 21</p> <p data-bbox="1145 434 1471 497">Alinéa sans modification</p> <p data-bbox="1145 768 1471 831">Alinéa sans modification</p> <p data-bbox="1225 860 1455 889">1° Sans modification</p> <p data-bbox="1225 1193 1455 1223">2° Sans modification</p> <p data-bbox="1225 1438 1455 1467">3° Sans modification</p> <p data-bbox="1225 1744 1455 1774">4° Sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|---|
| | <p>restauration ;</p> <p>5° Fournir à ces organismes et entreprises des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle, de création et de financement d'entreprises ;</p> <p>6° Assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;</p> <p>7° Favoriser la circulation des connaissances, des innovations et des bonnes pratiques, la mobilité professionnelle, la diffusion des offres d'emploi et de stage et les rapprochements entre les milieux scientifiques et économiques ;</p> <p>8° Promouvoir l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;</p> <p>9° Contribuer à la mise en valeur et à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.</p> | <p>5° Sans modification</p> <p>6° Assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;</p> <p>7° Sans modification</p> <p>8° Sans modification</p> <p>8°bis (nouveau) Impulser les synergies entre les acteurs du pôle scientifique et technologique, afin de coordonner leurs interventions respectives;</p> <p>9° En concertation avec la chambre régionale d'agriculture, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et</p> | <p>5° Sans modification</p> <p>6° Sans modification</p> <p>7° Sans modification</p> <p><u>7° bis (nouveau) En concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements, favoriser la couverture en très haut débit du pôle scientifique et technologique ;</u></p> <p>8° Sans modification</p> <p>8°bis Sans modification</p> <p>9° En concertation avec la <u>chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France</u>, la société d'aménagement</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|--|
| | <p>L'établissement peut créer des filiales ou prendre des participations dans des entreprises, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.</p> <p>Il peut, en dehors de son périmètre d'intervention, lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions, réaliser des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l'accord des communes intéressées, des opérations d'aménagement et d'équipement urbain.</p> | <p>l'agence de l'eau Seine-Normandie, contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et la pérennité du patrimoine hydraulique ;</p> <p>10° <i>(nouveau)</i> Encourager les partenariats avec les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> | <p>foncier et d'établissement rural et l'agence de l'eau Seine-Normandie, contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et la pérennité du patrimoine hydraulique. <u>Dès lors que des projets d'urbanisation affectent l'écoulement des eaux superficielles ou souterraines, l'établissement public de Paris-Saclay prend les mesures permettant le maintien de l'équilibre hydrographique du plateau de Saclay ;</u></p> <p>10° Sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|--|
| <p>—</p> | <p>Article 22</p> <p>I. – L'établissement est administré par un conseil d'administration composé de quatre collèges :</p> <p>1° Le collège des représentants de l'État ;</p> <p>2° Le collège des représentants de collectivités territoriales de la région Île-de-France et de leurs groupements ;</p> <p>3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire et scientifique ;</p> <p>4° Le collège des personnalités choisies en raison de leur expérience en qualité de chef d'entreprise ou de cadre dirigeant d'entreprise.</p> <p>Les représentants des premier et deuxième collèges disposent de la majorité des</p> | <p>Article 22</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p>1° Alinéa sans modification</p> <p>2° Le collège des représentants de l'Essonne et des Yvelines, qu'ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes. Ce collège peut également comprendre des députés ou des sénateurs désignés par les commissions compétentes des assemblées parlementaires, ainsi qu'un représentant de la région Île-de-France. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration ; il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ;</p> <p>3° Sans modification</p> <p>4° Sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> | <p>Article 22</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p>1° Le collège des représentants de l'État, <u>qui comprend un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris » désigné par le directoire de celui-ci ;</u></p> <p>2° Le collège des représentants de l'Essonne et des Yvelines, qu'ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration ; il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ;</p> <p>3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences <u>et la réalisation de projets remarquables</u> dans les domaines universitaire et scientifique ;</p> <p>4° Sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|--|
| | <p>sièges au sein du conseil d'administration.</p> <p>II. – La durée du mandat de membre du conseil d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.</p> <p>Article 23</p> <p>La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil</p> | <p>Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Il peut être saisi par le conseil d'administration sur ses projets.</p> <p>II. – Sans modification</p> <p>Article 23</p> <p>La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil</p> | <p>Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations <u>professionnelles et syndicales</u> ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. <u>Ce comité comprend un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective, ainsi qu'un représentant de la région d'Île-de-France. Ce comité est saisi, par le conseil d'administration, des projets concernant la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'établissement public, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il peut être saisi de tout autre sujet par le conseil d'administration, émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.</u></p> <p>II. – Sans modification</p> <p>Article 23</p> <p>La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|--|
| | <p>d'administration qui porte le titre de président directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration.</p> | <p>d'administration qui porte le titre de président-directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.</p> <p style="text-align: center;">Article 23 bis (nouveau)</p> <p>Le président-directeur général dirige l'action de l'établissement public. Ordonnateur des dépenses et des recettes, il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement. Il prépare et exécute les décisions du conseil d'administration. Il recrute le personnel et a autorité sur lui. Il peut déléguer sa signature.</p> | <p>d'administration qui porte le titre de président-directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. <u>Pour cette nomination, il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.</u></p> <p style="text-align: center;">Article 23 bis</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p> |
| | <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p>Les ressources de l'établissement comprennent :</p> <p>1° Les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'État, l'Union Européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que</p> | <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p>L'établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :</p> <p style="text-align: center;">1° Alinéa sans modification</p> | <p style="text-align: center;">Article 24</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;"><u>1° Les dotations en capital apportées par l'État :</u></p> <p style="text-align: center;"><u>1° bis (nouveau) Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et</u></p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|---|---|
| | <p>toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères ;</p> <p>2° Le produit des redevances pour services rendus ;</p> <p>3° Le produit de la cession des biens meubles et immeubles ;</p> <p>4° Le produit des emprunts ;</p> <p>5° Les dons et legs ;</p> <p>6° Tous autres concours financiers.</p> <p>Article 25</p> <p>I. – L'État peut transférer, en pleine propriété, et à titre gratuit, à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 20 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice de ses missions. Ces transferts ne donnent lieu</p> | <p>2° Sans modification</p> <p>3° Sans modification</p> <p>4° Sans modification</p> <p>5° Sans modification</p> <p>6° Sans modification</p> <p>Article 25</p> <p>I. – L'État peut transférer, en pleine propriété, et à titre gratuit, à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens fonciers et immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 20 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement</p> | <p>leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères ;</p> <p>2° Sans modification</p> <p><u>2° bis (nouveau) Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;</u></p> <p><u>3° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;</u></p> <p><u>3° bis (nouveau) Les prises d'intérêts aux contrats de licence ou de recherche conclus par son intermédiaire ;</u></p> <p>4° Sans modification</p> <p>5° Sans modification</p> <p>6° Sans modification</p> <p>Article 25</p> <p>Sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|--|--|--|--|
| <p align="center">Code de l'éducation</p> <p>Partie législative Troisième partie : Les enseignements supérieurs Livre VII : Les établissements d'enseignement supérieur Titre Ier : Les établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel Chapitre IX : Dispositions communes</p> <p>« Art. 719-14 - L'État peut transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'Etat qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition. »</p> | <p>au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.</p> <p align="center">II. – Au début de la première phrase de l'article L. 719-14 du code de l'éducation, après les mots : « L'État », sont insérés les mots : « et l'établissement public de Paris-Saclay ».</p> | <p>public. Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.</p> <p align="center">II.- Le début de la première phrase de l'article L. 719-14 du code de l'éducation est ainsi rédigé :</p> <p align="center">« L'État et l'établissement public de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'établissement public de Paris-Saclay qui leur sont...(le reste sans changement). »</p> | <p align="center">Article 26</p> |
| <p align="center">Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p>« Annexe III Entreprise de recherche et d'activité pétrolières ; Théâtre national de Chaillot ; Théâtre national de l'Odéon ; Théâtre national de l'Est parisien ; Théâtre national de Strasbourg ; Comédie-Française ;</p> | <p align="center">Article 26</p> <p>L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :</p> | <p align="center">Article 26</p> <p align="center">Sans modification</p> | <p align="center">Sans modification</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|---|---|---|
| <p>—</p> <p>Agence nationale pour les chèques-vacances ; Banque de France ; Institut d'émission d'outre-mer ; Institut d'émission des départements d'outre-mer ; Caisse centrale de coopération économique ; Economat des armées ; Institution de gestion sociale des armées ; Matra et ses filiales ; Etablissements publics d'aménagement définis à l'article L. 321-2 du Code de l'urbanisme ; Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage, lorsque plus de la moitié de leur capital est détenu, directement ou indirectement, par l'Etat ou un de ses établissements publics ; Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ; L'Agence de l'innovation industrielle. »</p> | <p>—</p> <p>« Établissement public de Paris-Saclay. »</p> <p>Article 27</p> <p>Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle de l'État, y compris sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le</p> | <p>—</p> <p>Article 27</p> <p>Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle de l'État, y compris sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le</p> | <p>—</p> <p>Article 27</p> <p>Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du <u>contrôle économique et financier</u> de l'État, <u>celles du contrôle de l'État</u> sur ses</p> |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|---|--|---|
| — | <p>commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration ainsi que son régime financier et comptable.</p> | <p>commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ainsi que son régime financier et comptable.</p> | <p>filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ainsi que son régime financier et comptable.</p> |
| | <p>CHAPITRE II Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay</p> | <p>CHAPITRE II Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du pôle scientifique, technologique et agricole sur le plateau de Saclay</p> | <p>CHAPITRE II Dispositions relatives au développement durable sur le plateau de Saclay</p> |
| Code de l'urbanisme | Article 28 | Article 28 | Article 28 |
| <p>Partie législative Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme Titre IV : Dispositions particulières à certaines parties du territoire Chapitre I : Dispositions particulières à Paris et à la région d'Île-de-France Section I : Schéma directeur. Section II : Règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense.</p> | <p>Dans le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la partie législative du code de l'urbanisme il est inséré une section III ainsi rédigée :</p> | <p>Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme est complété par une section 3 ainsi rédigée :</p> | <p><u>Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :</u></p> |
| | « Section III | « Section 3 | « Section 3 |
| | <p>« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay</p> | <p>« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay</p> | <p>« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay</p> |
| | <p>« Art. L. 141-5. – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en</p> | <p>« Art. L. 141-5. – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en</p> | <p>[Division et intitulé sans modification]</p> <p>« Art. L. 141 5. – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay <u>et de la petite région agricole de ce plateau qui comprend</u></p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

Conseil d'État, pris après avis des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national.

« La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol

Conseil d'État, pris après avis du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la ~~chambre régionale d'agriculture~~, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et de l'Office national des forêts.

Cette zone comprend environ 2 300 hectares de terres agricoles.

Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public de Paris-Saclay définit les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection.

Alinéa sans modification

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol

les communes dont la liste figure à l'annexe A bis à la loi n° du relative au Grand Paris. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et de l'Office national des forêts.

« Cette zone comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées sur les communes figurant à l'annexe A bis précitée.

Alinéa sans modification

« La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. L'enquête porte également sur la ou les mises en compatibilité visées au dernier alinéa.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

est annexée au décret précité.

« Les règles applicables à la zone de protection valent servitude d'utilité publique et sont annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1.

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

~~« Art. L. 141-6. — Au sein de la zone de protection, aucun changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles ou forestiers prévus au plan local d'urbanisme de chacune des communes intéressées ne peut intervenir sans autorisation des ministres chargés du développement durable et de l'agriculture et après avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.~~

« La poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement d'occupation au sens du précédent alinéa.

« Art. L. 141-7. — La révision du périmètre de la zone est prononcée par décret en Conseil d'État, selon les

est annexée au décret en Conseil d'État précité.

« Les règles applicables à la zone de protection valent servitude d'utilité publique et sont annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent article pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

« Art. L. 141-6. —
Alinéa sans modification

~~« La poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement de mode d'occupation au sens du précédent alinéa.~~

« Art. L. 141-7. — **Sans modification**

« L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

Alinéa sans modification

« Art. L. 141-6. — **Supprimé**

« Art. L. 141-7. — **Sans modification**

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

modalités définies à l'article L. 141-5.

« Art. L. 141-8. – Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en relation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

« Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

« Art. L. 141-9. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. ~~Il précise les consultations préalables à la délimitation et à la révision du périmètre de la zone de~~

« Art. L. 141-8. – Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la ~~chambre régionale d'agriculture.~~

« Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France et du Centre. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

« Art. L. 141-9. – **Sans modification**

« Art. L. 141-8. – **Alinéa sans modification**

« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France.

Alinéa sans modification

« Art. L. 141-9. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. »

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|---|---|---|---|
| <p align="center">Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France</p> | <p>protection naturelle, agricole et forestière.»</p> | <p>I. — Après l'article 1^{er}-4 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, il est inséré un article 1^{er}-5 ainsi rédigé :</p> | <p><u>2° (nouveau) — Après le c de l'article L. 123-12, il est inséré un c bis ainsi rédigé :</u></p> |
| <p align="center">Article 1</p> | <p align="center">Article 29</p> | <p align="center">Article 29</p> | <p align="center">Article 29</p> |
| <p>« I. - Il est constitué entre la région d'Île-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France. »</p> | <p>Il est ajouté un article 1-5 à l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, qui est ainsi rédigé :</p> | <p>« Art. 1-5. — I. — Alinéa sans modification</p> | <p align="center">I. — Sans modification</p> |
| | <p>« Art. 1-5. — I. — Il est constitué un syndicat mixte de transports entre l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports. La liste des communes intéressées est annexée à la présente ordonnance.</p> | <p align="center">Alinéa sans modification</p> | |
| | <p>« Sauf dispositions contraires prévues par le présent article, ce syndicat est régi par les articles L. 5721-1,</p> | | |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|-------------------------------|
| | <p>L. 5721-4, L. 5721-6 et L. 5722-1 du code général des collectivités territoriales.</p> <p>« II. – Le comité syndical de l'établissement comprend des représentants de l'établissement public de Paris-Saclay, des départements de l'Essonne et des Yvelines et des communes ou de leurs groupements compétents en matière de transports en application des articles L. 2121-21, L. 2121-33 et L. 5711-1 du code général des collectivités territoriales. Chaque membre est représenté dans le comité par un délégué.</p> <p>« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont réparties entre les départements, les communes ou, le cas échéant, leurs groupements comme suit :</p> <p>« 1° Chaque département dispose de trois voix ;</p> <p>« 2° Chaque commune de 80 000 habitants et plus dispose de neuf voix ;</p> <p>« 3° Chaque commune de 20 000 habitants et plus et de moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;</p> <p>« 4° Chaque commune de moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;</p> <p>« 5° Les établissements publics de coopération intercommunale</p> | <p>« II. – Le comité syndical de l'établissement comprend des représentants de l'établissement public de Paris-Saclay, des départements de l'Essonne et des Yvelines et des communes ou de leurs groupements compétents en matière de transports en application des articles L. 2121-21, L. 2121-33 et L. 5711-1 du même code. Chaque membre est représenté dans le comité par un délégué.</p> <p>« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont réparties entre les départements, les communes ou leurs groupements comme suit :</p> <p>Alinéa sans modification</p> | |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|--|-------------------------------|
| — | portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers. | — | — |
| | « Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical, à la majorité qualifiée des deux tiers. | Alinéa modification | sans |
| | « Les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement <i>au prorata</i> du nombre de voix qu'ils détiennent. | Alinéa modification | sans |
| | « III. – Le syndicat élabore un plan local de transport. Ce document porte sur les services réguliers et à la demande assurés intégralement dans le périmètre d'intervention du syndicat pour la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, et des entreprises. Il précise les relations à desservir, la nature des services et les programmes d'investissements nécessaires. Il est approuvé à la majorité qualifiée des deux tiers. | « III. – Alinéa modification | sans |
| | « Le syndicat mixte transmet ce plan au Syndicat des transports d'Île-de-France. | Alinéa modification | sans |
| | « Les deux parties disposent d'un délai de six mois à compter de cette transmission pour convenir des conditions d'application par le Syndicat des transports d'Île-de-France du plan local de transport, éventuellement modifié pour tenir compte des observations de ce dernier. | Alinéa modification | sans |
| | « À défaut d'accord entre le syndicat mixte et le | Alinéa modification | sans |

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|---|---|--|
| | <p>conditions de participation financière du Syndicat des transports d'Île-de-France en tenant compte du produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte.</p> <p>« IV. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat mixte, les règles de coordination des transports et les conditions de révision du plan local de transport. »</p> <p>La liste figurant à l'annexe B de la présente loi est annexée à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée.</p> | <p>conditions de participation financière du Syndicat des transports d'Île-de-France en tenant compte du produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte.</p> <p>« IV. – Alinéa sans modification</p> <p>II. - La liste figurant à l'annexe B de la présente loi est annexée à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée.</p> | <p>II. – Sans modification</p> <p><u>III. (nouveau) – Le I entre en vigueur si le Syndicat des transports d'Île-de-France ne délègue pas, avant le 1er janvier 2011, une partie de ses attributions afin d'assurer intégralement la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que des entreprises dans les communes visées à l'annexe B précitée.</u></p> |
| | <p>A N N E X E A</p> <p>Liste des communes incluses dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay</p> <p>Communes du département de l'Essonne :</p> <p>Ballainvilliers Bièvres</p> | <p>A N N E X E A</p> <p>Sans modification</p> | <p>A N N E X E A</p> <p>Sans modification</p> |

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

Bures-sur-Yvette
Champlan
Chilly-Mazarin
Épinay-sur-Orge
Gif-sur-Yvette
Gometz-le-Châtel
Igny
Linas
Longjumeau
Longpont-sur-Orge
Marcoussis
Massy
Morangis
Montlhéry
Nozay
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan
Villebon-sur-Yvette
La-Ville-du-Bois
Villejust
Villiers-le-Bâcle
Wissous

**Communes du
département des Yvelines :**

Bois-d'Arcy
Buc
Châteaufort
Le Chesnay
Élancourt
Fontenay-le-Fleury
Guyancourt
Jouy-en-Josas
Les-Loges-en-Josas
Magny-les-Hameaux
Montigny-le-
Bretonneux
Rocquencourt
Saint-Cyr-l'École
Toussus-le-Noble
Trappes
Vélizy-Villacoublay
Versailles
La Verrière
Viroflay
Voisin-le-Bretonneux

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par
l'Assemblée nationale

Propositions de la
commission

—

—

—

—

ANNEXE A BIS

Liste des communes visées à
l'article 28

Bièvres

Buc

Châteaufort

Gif-sur-Yvette

Guyancourt

igny

Jouy-en-Josas

Les Loges-en-Josas

Orsay

Palaiseau

Saclay

Saint-Aubin

Toussus-le-Noble

Vauhallan

Villiers-le-Bâcle

ANNEXE B

Liste des communes
incluses dans le périmètre
d'intervention
du syndicat mixte de
transports
du pôle scientifique et
technologique de Saclay

**Communes du
département de l'Essonne :**

Ballainvilliers
Bièvres
Bures-sur-Yvette
Champlan

ANNEXE B

Sans modification

ANNEXE B

Sans modification

| Texte en vigueur | Texte du projet de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Propositions de la commission |
|------------------|--|--|-------------------------------|
| — | <p>Chilly-Mazarin Épinay-sur-Orge Gif-sur-Yvette Gometz-le-Châtel Igny Linas Longjumeau Longpont-sur-Orge Marcoussis Massy Morangis Montlhéry Nozay Orsay Palaiseau Saclay Saint-Aubin Saulx-les-Chartreux Les Ulis Vauhallan Villebon-sur-Yvette La-Ville-du-Bois Villejust Villiers-le-Bâcle Wissous</p> <p style="text-align: center;">Communes du département des Yvelines :</p> <p>Bois-d'Arcy Buc Châteaufort Le Chesnay Élancourt Fontenay-le-Fleury Guyancourt Jouy-en-Josas Les-Loges-en-Josas Magny-les-Hameaux Montigny-le-Bretonneux Rocquencourt Saint-Cyr-l'École Toussus-le-Noble Trappes Vélizy-Villacoublay Versailles La Verrière Viroflay Voisin-le-Bretonneux</p> | — | — |

En annexe au présent tableau comparatif figure l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

**ORDONNANCE N°59-151 DU 7 JANVIER 1959 RELATIVE À
L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
EN ÎLE-DE-FRANCE.**

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur et du ministre de la construction.

Vu la Constitution, et notamment son article 92 ;

Le conseil d'État entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Article 1^{er}

I.- Il est constitué entre la région d'Île-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France.

Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Île-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II.- Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Île-de-France.

Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'État pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables. Les départements de la région d'Île-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

III.- 1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

IV.- Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale

de la région d'Île-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Île-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

- les délégations d'attributions relevant du syndicat ;
- les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ;
- les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au cinquième alinéa, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du sixième alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

V.- Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

VI.- Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

VII.- Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'État après avis de la région et des départements d'Île-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de

délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article 1-1

Les ressources du Syndicat des transports d'Île-de-France comprennent :

- 1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;
- 2° Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Île-de-France mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
- 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du même code ;
- 4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'État et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en oeuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;
- 5° Les produits de son domaine ;
- 6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;
- 7° Une dotation forfaitaire indexée de l'État correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'État sur une période de trois ans précédant la transformation du syndicat, au titre du transport scolaire, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transports réservés aux élèves, des frais de transports des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;
- 8° Le produit des emprunts ;
- 9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 1-2

Les charges résultant pour la région d'Île-de-France de l'application de l'article 1er jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 38 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donnent lieu à compensation.

A compter de 2006, le montant de cette compensation est égal au double de la contribution versée par la région d'Île-de-France au titre du premier semestre 2005 au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 1-3

Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1er dans sa rédaction issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont compensées chaque année par l'État au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

Article 1-3-1

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le syndicat des transports d'Île-de-France peut placer en valeurs d'État ou en valeurs garanties par l'État les fonds provenant des ressources visées aux 2° et 3° de l'article 1^{er}-1.

Article 1-4

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de voyageurs en Île-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Île-de-France est compensée par l'État aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 2

La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

En dehors de la région d'Île-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Île-de-France.

La Régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales.

Le statut de la régie est fixé par décret.

Les ressources de la régie sont constituées par :

- les recettes directes du trafic ;
- les contributions du syndicat ;
- dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'État en raison des charges de retraite supportées par la régie ;
- tous autres concours et subventions ;
- les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- les produits financiers ;
- les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Article 2-1

Il est créé un comité des partenaires du transport public en Île-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Île-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Il est composé de représentants :

- des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;
- des associations d'usagers des transports collectifs ;
- des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Île-de-France et non membres du syndicat.

Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

Article 3

Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des transports, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur.

Article 4

- Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

Article 5

L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 6

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.