



N° 4003

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 novembre 2011

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145-7 du Règlement

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*sur la mise en application de la loi n° 2010-597
du 3 juin 2010 relative au Grand Paris*

ET PRÉSENTÉ

PAR M. YVES ALBARELLO ET MME ANNICK LEPETIT,

Députés.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
PREMIÈRE PARTIE – LE GRAND PARIS : UN PROJET PROFONDÉMENT REMANIÉ AU FIL DU TEMPS	17
I.— LE PROJET INITIAL DU GOUVERNEMENT : UNE VISION CENTRALISÉE ET UN PROGRAMME D’ACTION PLAQUÉ SUR DES RÉALITÉS PEU PRISES EN COMPTE	17
II.— L’APPORT DU PARLEMENT : UN PROJET MIS EN PHASE AVEC LES ATTENTES DE LA POPULATION FRANCILIENNE ET OUVERT À LA CONCERTATION	18
III.— LE DÉBAT PUBLIC : UN GRAND SUCCÈS ET DES CONFIRMATIONS	19
IV.— L’ACCORD ÉTAT-RÉGION DU 26 JANVIER 2011 : UN PAS DÉCISIF DANS LA COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS NATIONAUX ET RÉGIONAUX	23
V.— LES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES POUR 2010 ET 2011 : DES ADAPTATIONS NÉCESSAIRES	25
VI.— LA LOI DU 15 JUIN 2011 VISANT À FACILITER LA MISE EN CHANTIER DES PROJETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES D’ÎLE-DE-FRANCE : LE « DÉBLOCAGE » DU SDRIF	25
VII.— LA CONVENTION ENTRE L’ÉTAT ET LA SGP DU 27 SEPTEMBRE 2011	28
DEUXIÈME PARTIE – UN TEXTE EN ORDRE DE MARCHÉ	29
I.— LA PARUTION DES DÉCRETS : UN CALENDRIER À FINALISER	29
II.— LA MISE EN PLACE DES ACTEURS, DONT LA SGP ET L’ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS SACLAY : UN EFFORT RÉEL POUR RESPECTER DES ÉCHÉANCES SERRÉES	31
A.— LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS : UN MAÎTRE D’OUVRAGE DÉDIÉ	31
B.— L’ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS SACLAY (EPPS)	35
III.— LE RESPECT DU CALENDRIER AVEC LA VALIDATION DU SCHÉMA D’ENSEMBLE PAR LE DÉCRET DU 24 AOÛT 2011 : DES ENGAGEMENTS TENUS	36
TROISIÈME PARTIE – UNE INCONNUE DE TAILLE : LE FINANCEMENT DU PROJET	41
I.— LES INTERROGATIONS SUR LA DOTATION EN CAPITAL DE L’ÉTAT : UN « PLAN DE FINANCEMENT » ENCORE INCERTAIN	41

II.— LE POINT CRUCIAL DE L'AMÉNAGEMENT DES GARES : UNE HYPOTHÈQUE À LEVER	42
III.— L'ARC « EST PROCHE » OU « RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE STRUCTURANT » OU « LIGNE ORANGE »	43
IV.— L'INTERVENTION DU STIF	45
V.— L'ÉVOLUTION DE LA TAXE SUR LES BUREAUX ET LES AUTRES RECETTES ...	46
QUATRIÈME PARTIE – DES QUESTIONS EN SUSPENS	49
I.— LES CHOIX TECHNIQUES : PNEU OU FER, AÉRIEN OU SOUTERRAIN, GRANDE CAPACITÉ OU MÉTRO LÉGER	49
A.— PNEU OU FER ?.....	49
B.— LE GABARIT DU MATÉRIEL ROULANT.....	50
C.— LE SCHÉMA D'EXPLOITATION	51
II.— LE PHASAGE DES OPÉRATIONS DE TRAVAUX	51
III.— L'INSCRIPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DANS UN PROJET D'AMÉNAGEMENT PLUS VASTE DE LA RÉGION CAPITALE : LES PARIS DU GRAND PARIS (UN PROJET D'AMBITION NATIONALE, EUROPÉENNE ET MONDIALE)	52
IV.— LA PARTICIPATION DE TOUTES LES PARTIES INTÉRESSÉES AUX CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL	54
A.— LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : UN DISPOSITIF BIEN ENGAGÉ	54
B.— LES DIFFICULTÉS LIÉES AUX CDT	55
C.— LES MOYENS DISPONIBLES POUR METTRE EN ŒUVRE LES CDT.....	56
D.— LE DÉVELOPPEMENT CONCERTÉ DES TERRITOIRES AU TRAVERS DES CDT	56
V.— LE VOLET LOGEMENT : NÉCESSITÉS ET INCERTITUDES	57
VI.— LA DESSERTE DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX	58
VII.— LA DESSERTE DU PLATEAU DE SACLAY	59
CONCLUSION	61
EXAMEN EN COMMISSION	63
ANNEXE 1 : PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION DU 26 JANVIER 2011 RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE	75

ANNEXE 2 : LOI N° 2011-665 DU 15 JUIN 2011 VISANT À FACILITER LA MISE EN CHANTIER DES PROJETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES D'ÎLE-DE-FRANCE	89
ANNEXE 3 : SCHÉMA D'ENSEMBLE DU GRAND PARIS	93
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	95

RÈGLEMENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Article 145-7

« Sans préjudice de la faculté ouverte par l'article 145, alinéa 2, à l'issue d'un délai de six mois suivant l'entrée en vigueur d'une loi dont la mise en œuvre nécessite la publication de textes de nature réglementaire, deux députés, dont l'un appartient à un groupe d'opposition et parmi lesquels figure de droit le député qui en a été le rapporteur, présentent à la commission compétente un rapport sur la mise en application de cette loi. Ce rapport fait état des textes réglementaires publiés et des circulaires édictées pour la mise en œuvre de ladite loi, ainsi que de ses dispositions qui n'auraient pas fait l'objet des textes d'application nécessaires. Dans ce cas, la commission entend ses rapporteurs à l'issue d'un nouveau délai de six mois.

Un rapport sur la mise en application des lois peut donner lieu, en séance publique, à un débat sans vote ou à une séance de questions. »

Sur le fondement de cet article, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a créé, au cours de sa réunion du 19 janvier 2011, une mission de contrôle sur l'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont les rapporteurs sont M. Yves Albarello et Mme Annick Lepetit.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rapport que nous vous présentons n'a pas l'ambition de décrire l'ensemble des multiples aspects que revêt le projet d'intérêt national dit du « Grand Paris ». Élaboré en application du Règlement de l'Assemblée nationale, en conformité avec les nouvelles dispositions constitutionnelles adoptées en 2008, il est consacré à l'examen des modalités concrètes de mise en application des dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La période d'environ dix-huit mois qui vient de s'écouler autorise le regard critique inhérent au recul du temps.

Dans le cas qui nous intéresse, il faut objectivement reconnaître que par rapport au contenu du projet de loi adopté le 7 octobre 2009 par le Conseil des ministres, le dispositif actuel est profondément différent. Des évolutions substantielles l'ont transformé, tant dans la philosophie d'ensemble du programme que dans le détail de ses principales caractéristiques. Certes, l'esprit initial du projet n'est pas trahi : l'objectif affirmé de faire de Paris une « ville monde » à l'égal du petit nombre de grandes capitales ou de grandes métropoles qui méritent cette appellation, demeure inchangé. Mais bien des aspects initiaux ont été grandement modifiés et il est rare de voir un texte législatif évoluer aussi profondément, non seulement au cours de la procédure parlementaire préalable à son adoption mais, ensuite, dans le cadre des premiers mois de son application. Cela est le résultat, d'une part de l'intervention de nouveaux acteurs, non prévus à l'origine, d'autre part d'une volonté affirmée par delà les clivages politiques de rendre la loi la mieux acceptée possible par la population francilienne.

L'intervention du Parlement, notamment de l'Assemblée nationale, des élus territoriaux à leurs échelons respectifs (région, départements, communes et leurs groupements), a permis de passer d'une logique apparemment recentralisatrice d'aménagement du territoire, approche surprenante en ce XXI^e siècle après les lois de décentralisation, plaquée sur des réalités locales peu ou mal prises en compte, à un projet original partagé. Partagé entre l'État, les collectivités territoriales, la Société du Grand Paris, les entreprises de transport public, la population francilienne.

Certes ce projet partagé, souvent discuté dans ses orientations, reste perfectible dans ses modalités. Mais, d'ores et déjà toutefois, les différents acteurs intéressés se le sont approprié, notamment au travers des procédures de débat public. Il est remarquable de constater que ces procédures de débat public, à l'origine exclues du projet de loi initial, furent réintroduites dans le texte législatif à l'initiative des membres de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Lors des auditions de la mission d'information, il a souvent été rappelé que la nécessité d'améliorer dès à présent l'existant ne saurait être sacrifiée à la préparation de l'avenir. Ainsi, la perspective de réalisation d'un projet à dix ou quinze ans ne peut dispenser les responsables publics d'une action résolue en faveur de l'existant, même si le projet à terme est enthousiasmant. De cette prise de conscience et priorité affirmée résulte une meilleure prise en compte des impératifs parallèles de rénovation du réseau actuel, de rééquilibrage solidaire des territoires, enfin d'interconnexion du nouveau réseau de transport avec toutes les artères qui irriguent déjà les grands sillons de mobilité.

Sur le plan juridique et administratif, il est remarquable de constater que les échéances et les procédures ont été respectées au jour près, malgré des délais de mise en œuvre parfois très courts. Il en fut ainsi tant en ce qui concerne l'organisation de l'État que la mobilisation des acteurs : citons ainsi notamment la création des deux établissements publics, la Société du Grand Paris (SGP) et l'établissement public de Paris Saclay et constatons que la Commission nationale du débat public a su mener tambour battant la préparation, le suivi et le bilan du débat public.

Souvent critiqué au motif qu'il ne serait finalement qu'un programme de réalisation d'infrastructures supplémentaire en vue d'améliorer le réseau de transport public francilien, centré sur la région capitale et ne profitant qu'à elle, le projet du Grand Paris doit en fait être appréhendé dans une perspective plus large.

S'il en constitue la partie la plus visible et la plus immédiate, le volet « transport » n'est en effet qu'une entrée dans une vision beaucoup plus large tracée notamment par les architectes et urbanistes au cours des consultations successives. C'est du reste grâce à l'insistance des parlementaires de tous les groupes politiques qu'ont été réintroduites les composantes logement, culture, aménagement et développement urbains, solidarité entre les territoires, desserte des grands aéroports, ouverture sur les façades maritimes et les grands ports, interconnexion systématique entre le nouveau réseau et les réseaux existants, etc.

Bien que plus détaillé qu'on ne le dit parfois – en particulier dans le protocole d'accord conclu entre l'État et la Région le 26 janvier 2011, le volet financier du projet manque encore de fiabilité. Sans doute faut-il déplorer à cet égard que les conclusions du rapport de notre collègue Gilles Carrez de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France n'aient pas été mieux prises en compte dans la réflexion collective et dans l'élaboration du projet.

S'agissant d'un programme d'investissement à moyen et long termes, soumis aux aléas qui affectent tous les projets d'infrastructures d'ampleur comparable, une certaine marge d'incertitude est inévitable. C'est pourquoi tant les montants en cause qu'un doute persistant sur le phasage des opérations dans le temps suscitent certaines inquiétudes auprès de l'ensemble des parties intéressées au déroulement du projet.



Au final, même si nombre de questions majeures qu'il ne saurait être question d'éluder restent en suspens, vos Rapporteurs ont pu vérifier au terme d'un programme d'auditions fourni⁽¹⁾ que plusieurs acquis pouvaient d'ores et déjà être mis à l'actif du projet du Grand Paris tel qu'il est devenu sous la forme du Grand Paris Express après les amendements du Parlement et des élus régionaux.

C'est ainsi que plusieurs sujets de satisfaction peuvent être notés, à savoir :

– que le débat public conjoint conduit, fin 2010/début 2011, sur les projets respectifs de l'État de la Région – c'est-à-dire le réseau de transport public du Grand Paris d'une part et « Arc Express » d'autre part – a rencontré un vif succès public, au point que l'on peut parler d'une véritable appropriation du projet du Grand Paris par la population comme par les élus locaux ;

– qu'il en découle que les attentes des Franciliens, et, dans une moindre mesure, de l'ensemble de la population française, face à ce projet peuvent être qualifiées de fortes, même si des échéances à 2020-2025 restent difficiles à apprécier tant elles semblent lointaines ;

– que le projet incite à un véritable effort d'imagination pour penser la « ville monde » de demain⁽²⁾, et, plus largement, les échanges et les solidarités au cœur de la région capitale ;

– que le tracé du « Grand Paris Express⁽³⁾ », validé dans l'acte motivé prévu par l'article 3 de la loi et lui-même approuvé dans le décret du 24 août 2011, suscite un très large accord dans la mesure où ont été opérés des rééquilibrages territoriaux attendus, notamment à l'Est ;

– que d'importants obstacles juridiques et administratifs semblent levés ou en voie de l'être – en particulier pour ce qui concerne la coordination entre la SGP

(1) Au cours des six derniers mois, la mission a procédé à l'audition d'une quarantaine de personnalités de premier plan directement concernées par le projet du Grand Paris.

(2) Il semble qu'une nouvelle consultation d'architectes et d'urbanistes doive être lancée dans les prochaines semaines, conformément à une annonce du Président de la République en octobre dernier.

(3) Née de la contraction entre les intitulés des projets respectifs de l'État (« Réseau de transport public du Grand Paris ») et de la Région (« Arc Express »), l'appellation « Grand Paris Express » traduit une recherche de convergence particulièrement bienvenue.

et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en tant qu'Autorité organisatrice de transport (AOT) de la région – et que les procédures décidées par le Parlement trouvent à s'appliquer dans les délais et formes requis ;

– qu'un point d'équilibre est désormais atteint entre la réalisation d'un grand projet d'avenir structurant et la mise à niveau des réseaux existants, bien que les sources de financement dévolues aux différents volets méritent d'être encore mieux précisées ;

– que l'état actuel des techniques semble permettre d'apporter une réponse adaptée à la variété des situations locales, l'objectif d'une bonne adéquation entre la solution proposée et la réalité du territoire considéré devant être réaffirmé ;

– qu'à la différence d'autres grands projets d'infrastructures des décennies passées, le Grand Paris Express porte en lui depuis l'origine une ambition environnementale qui le destine à s'intégrer au mieux dans son milieu, à respecter les espaces naturels et à prévenir toutes les formes de nuisances.

En revanche, vos Rapporteurs tiennent à souligner dès le début de ce rapport qu'ils regrettent certaines lacunes, insuffisances ou contradictions, à savoir :

– qu'un certain flou persiste sur le volet financier du projet ;

– que les avis restent divergents sur le phasage des opérations dans le temps, l'objectif souvent réitéré par le Gouvernement et la SGP d'engager les travaux sur plusieurs fronts en même temps ne semblant pas très réaliste, ne serait-ce qu'en raison de la disponibilité limitée des tunneliers ;

– que le projet ne permet pas de trancher de manière définitive la question de la desserte directe la plus rapide possible de l'aéroport international de Paris Charles-de-Gaulle, pourtant vitale pour le développement économique et touristique de la région capitale ;

– que l'opinion publique est encore trop souvent conduite à penser à tort, par défaut de communication sur le projet, que le Grand Paris Express risque de se réaliser au détriment de l'amélioration des réseaux existants et du reste du territoire national. Cette vision erronée de la réalité risque de réactiver le conflit « Paris contre province(s) ».



Le présent rapport comprend quatre parties. La première retrace la profonde évolution du projet au fil du temps, avec, en particulier, l'intervention de l'accord du 26 janvier 2011 entre l'État et la Région d'Île-de-France, sept mois seulement après l'adoption définitive de la loi. La deuxième partie pose le constat selon lequel le texte se trouve désormais « en ordre de marche », même si

plusieurs décrets restent encore à paraître. La troisième partie revient sur l'inconnue de taille que constitue le volet financier, en mettant l'accent sur le point crucial du financement de l'aménagement des gares. Enfin, la dernière partie recense les principales questions encore en suspens, qu'il s'agisse des choix techniques à arrêter – notamment entre le pneu et le fer, l'aérien et le souterrain, la grande capacité et la navette légère –, du calendrier des travaux – « par où commence-t-on ? » –, des modalités de validation des contrats de développement territorial (CDT) par l'ensemble des collectivités territoriales potentiellement concernées, du volet logement (aspects quantitatif et qualitatif), de la desserte des aéroports internationaux ou de l'inscription du réseau de transport public du Grand Paris Express dans un projet d'aménagement plus vaste de la région capitale.

En conclusion, vos Rapporteurs présenteront quelques pistes de réflexion tendant à rendre gagnables « les paris du Grand Paris » et à faire en sorte que la représentation nationale, qui en a validé le principe, reste étroitement associée à la conduite du projet.

LES ÉTAPES DU GRAND PARIS

DATE	ÉVÉNEMENT
17 septembre 2007	Lancement par le Président de la République d'une consultation de plusieurs architectes et urbanistes sur le Grand Paris
25 septembre 2008	Adoption par le Conseil régional d'un nouveau projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF)
17 mars 2009	Présentation de leurs projets par les 10 équipes d'architectes
29 avril 2009	Discours de lancement du projet du Président de la République à la Cité de l'architecture et du patrimoine de Paris
Septembre 2009	Présentation du rapport de M. Gilles Carrez sur le financement des transports en Île-de-France
7 octobre 2009	Adoption en Conseil des ministres du projet de loi relatif au Grand Paris
10 février 2010	Création de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP)
27 mai 2010	Adoption définitive par le Parlement du projet de loi relatif au Grand Paris
3 juin 2010	Promulgation de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris
7 juillet 2010	Publication du décret relatif à l'organisation de la Société du Grand Paris (SGP)
3 août 2010	Publication du décret relatif à l'établissement public de Paris Saclay
30 septembre 2010	Lancement du débat public conjoint sur le réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) et sur le projet régional « <i>Arc express</i> »
26 janvier 2011	Protocole d'accord entre l'État et la Région pour une vision partagée des transports en Île-de-France
1^{er} février 2011	Clôture du débat public conjoint, présentation du projet de tracé du réseau de transport «Grand Paris Express »
21 mai 2011	M. Antoine Rufenacht est nommé Commissaire général au développement de la Vallée de la Seine
7 juin 2011	Installation de l'AIGP dans sa configuration définitive, avec une gouvernance à parité entre l'État et les collectivités territoriales

DATE	ÉVÉNEMENT
15 juin 2011	Promulgation de la loi n° 2011- 665 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France
24 juin 2011	Publication du décret relatif aux contrats de développement territorial (CDT)
24 août 2011	Publication du décret n° 2011-1011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris
3 octobre 2011	Lancement du débat public sur la ligne ferroviaire nouvelle Paris Normandie
10 octobre 2011	Discours du Président de la République à la Cité de l'architecture et du patrimoine sur le thème « <i>Le Grand Paris, 4 ans après</i> »

*« Avec le Grand Paris, ce n'est pas seulement le visage
de la région parisienne qui se compose.
C'est le visage de la France de demain qui s'ébauche.
C'est une grande et belle ambition. »*
Nicolas Sarkozy

Depuis la promulgation de la loi, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a accompli, en séance plénière, un travail soutenu de suivi du Grand Paris en procédant à l'audition des principaux acteurs du dossier. Le présent rapport reprend de larges citations de ces travaux, dans la mesure où il a semblé pertinent de s'appuyer sur les analyses des responsables publics les plus directement concernés par l'avancement du projet.

AUDITIONS RÉALISÉES EN SÉANCE PLÉNIÈRE DE LA CDDAT ⁽¹⁾

DATE	PERSONNALITÉS ENTENDUES	ARTICLE LÉGISLATIF DE RÉFÉRENCE
15 septembre 2010	M. Marc Véron Préfigurateur de la SGP et candidat pressenti à la présidence du directoire de la SGP	Article 8-II de la loi du 3 juin 2010
6 octobre 2010	M. Pierre Veltz Candidat pressenti au poste de PDG de l'établissement public de Paris-Saclay	Article 29 de la loi du 3 juin 2010
8 février 2011	M. Maurice Leroy Ministre de la ville, chargé du Grand Paris	-
18 mai 2011	M. Philippe Deslandes Président de la CNDP M. François Leblond Président de la commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris	Article 3-V de la loi du 3 juin 2010
15 juin 2011	M. André Santini Président du conseil de surveillance de la SGP	Article 3-V de la loi du 3 juin 2010
6 septembre 2011	M. Étienne Guyot Candidat pressenti à la présidence du directoire de la SGP, en remplacement de M. Marc Véron	Article 8-II de la loi du 3 juin 2010

Outre les personnalités entendues à titre principal sur le Grand Paris, ont été régulièrement interrogés sur ce thème les Ministres et Secrétaires d'État chargés des transports, ainsi que les Présidents et P-DG de la SNCF, de RFF et de la RATP ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Les comptes rendus intégraux de ces auditions sont disponibles sur le site Internet de l'Assemblée nationale, à la rubrique « Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ».

PREMIÈRE PARTIE – LE GRAND PARIS : UN PROJET PROFONDÉMENT REMANIÉ AU FIL DU TEMPS

I.— LE PROJET INITIAL DU GOUVERNEMENT : UNE VISION CENTRALISÉE ET UN PROGRAMME D’ACTION PLAQUÉ SUR DES RÉALITÉS PEU PRISES EN COMPTE

Dans le projet de loi soumis au Parlement à l’automne 2009 par M. Christian Blanc, secrétaire d’État au développement de la région capitale, l’objectif principal du projet du Grand Paris était de constituer un réseau de transport public par métro automatique rapide de grande capacité en rocade, destiné à relier une dizaine de grands pôles de développement économique et universitaire.

Tout en saluant l’ambition et la vision d’avenir du projet, la représentation nationale a immédiatement ressenti la nécessité de l’amender profondément pour les motifs suivants.

D’abord, le texte ne mettait pas assez l’accent sur la nécessité d’assurer l’interconnexion du nouveau réseau avec les liaisons existantes, lesquelles appelaient souvent un besoin de rénovation de grande ampleur.

Ensuite, le tracé envisagé ne donnait qu’une place très marginale aux liaisons domicile-travail, pourtant essentielles dans une agglomération métropolitaine de plus de 11 millions d’habitants déjà largement saturée. Par ailleurs, des composantes essentielles telles que le logement ou la solidarité entre les territoires étaient purement et simplement ignorées.

Enfin, le projet restait très marqué par une vision d’ÉTAT, faisant fi de tous les travaux menés à l’échelle régionale, en particulier dans le cadre de la préparation du Schéma directeur de la région d’Île-de-France (SDRIF) de 2008. Sur ce dernier point, le pouvoir Exécutif justifiait sa position en affirmant que les choix structurants engageant l’avenir de la région capitale ne pouvaient revenir qu’à l’État central dans la mesure où ils devaient s’affranchir des limites administratives et des rivalités entre collectivités territoriales. L’argument reste pour partie recevable.

Il faut noter que le Gouvernement s’est montré réceptif aux observations du Parlement et qu’il n’a pas fait obstacle à une profonde réécriture du projet initial, dans le sens notamment d’une meilleure association des élus locaux et de la population francilienne elle-même, au travers de la réintroduction des procédures de débat public.

II.— L'APPORT DU PARLEMENT : UN PROJET MIS EN PHASE AVEC LES ATTENTES DE LA POPULATION FRANCILIENNE ET OUVERT À LA CONCERTATION

Au cours de la première lecture du texte à l'Assemblée nationale, fin 2009, la nécessité de soumettre le projet du Gouvernement aux procédures traditionnelles de débat public, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, est rapidement apparue. L'idée de réaliser un projet de plus de 20 milliards d'euros à vingt ans destiné à bouleverser la vie quotidienne des Franciliens sans procéder aux consultations citoyennes d'usage a donc été abandonnée.

Parallèlement, il est apparu raisonnable de soumettre dans le même temps au débat public le projet de métro automatique en rocade « Arc express », porté par la Région d'Île-de-France dans le cadre de son plan de mobilisation pour les transports, lui-même estimé à une douzaine de milliards d'euros.

C'est donc à un débat public conjoint sur le projet gouvernemental de réseau de transport public du Grand Paris et sur le projet régional « Arc express » qu'ont été conviés les élus et la population franciliens à la fin de l'année 2010. Vos Rapporteurs tiennent à saluer cette orientation, plusieurs tentatives en vue de renoncer à la consultation sur le projet de la Région ayant dû être déjouées.

Au cours de son audition par vos Rapporteurs le 30 mars 2011, M. Christian Blanc, ancien Secrétaire d'État au développement de la région capitale, s'est réjoui de la qualité du débat public et de l'intervention de la Commission nationale du débat public, non prévue à l'origine.

Outre l'impératif d'inscrire le nouveau réseau dans les mailles des réseaux existants et de l'interconnecter avec elles, le Parlement a souhaité encourager l'intermodalité⁽¹⁾, en prônant la généralisation de parcs de stationnement de rabattement autour des gares et d'une tarification unifiée entre les différents services offerts en gare et l'accès au réseau lui-même, via, notamment, une billettique simplifiée⁽²⁾. Toutes les rencontres avec les opérateurs ont confirmé le bien-fondé de ces orientations⁽³⁾. Les obstacles techniques à la réalisation de cet engagement sont nombreux, mais vos Rapporteurs estiment qu'il sera impératif de les surmonter pour que les Franciliens soient incités, le cas échéant, à délaisser leur véhicule individuel au profit du mode collectif.

(1) Au cours de leurs auditions, les dirigeants de la SNCF ont confirmé leur volonté d'élargir l'offre de services en gare aux nouvelles formes de mobilité : stations de vélos - dont vélos électriques - en libre-service, parcs à vélos, bornes de recharge de véhicules électriques, stations d'autopartage, etc.

(2) Concrètement, le même « pass » permet de stationner, de recharger son véhicule électrique, d'accéder aux trains, etc.

(3) Au cours de son audition du 13 avril 2011, la directrice générale du STIF a fait valoir que le réseau de transport public du Grand Paris ne pourrait pas se développer « hors sol ».

III.— LE DÉBAT PUBLIC : UN GRAND SUCCÈS ET DES CONFIRMATIONS

Au cours de son audition par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du 18 mai 2011, le Président de la commission nationale du débat public, M. le préfet Philippe Deslandes, a livré l'analyse suivante du débat public : « *Les débats publics sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et sur le projet Arc Express, lancés conjointement conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, se sont déroulés du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Organisés à l'échelle de la région, ils concernaient près de 11 millions de Franciliens et constituaient pour la Commission nationale du débat public une expérience tout à la fois novatrice et enrichissante.*

La gestation des deux débats ne fut pas sans tension. Initialement, le projet de loi relatif au Grand Paris, préparé par le secrétariat d'État chargé du développement de la région capitale, avait prévu de confier au préfet de région l'organisation d'une concertation sur le réseau du Grand Paris et de suspendre la procédure du débat public sur le projet 'Arc Express', porté par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Les réactions à cette première version entraînent quelques modifications : le débat sur le projet 'Arc Express' n'était plus supprimé mais coordonné avec le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont la loi confiait l'organisation à la Commission nationale du débat public.

*Deux débats valent mieux qu'un. Ils étaient tout à la fois attendus et nécessaires ; attendus, puisque **plus de 17 500 personnes se sont déplacées pour s'informer et s'exprimer à l'occasion de 67 réunions publiques, dont 12 communes aux deux projets, ce qui dépasse très largement le nombre habituel de participants et de réunions par débat** ; nécessaires puisque, écoutant les arguments développés au fil du déroulement des débats, l'État et la région ont croisé leurs chemins. Les débats ont conduit au compromis.*

Avant d'explicitier les différents arguments entendus, je voudrais brièvement rappeler les objectifs et caractéristiques des deux projets.

Le projet 'Arc Express' est un projet de métro automatique sur fer en rocade autour de Paris, entièrement souterrain, situé en proche couronne et comportant une quarantaine de stations nouvelles, espacées de 1 à 1,5 km pour assurer une desserte fine et un maillage serré entre les territoires, grâce à l'interconnexion des gares nouvelles avec les réseaux existants ou en projet. Roulant à 40 km/h (contre 25 km/h pour les métros actuels), il vise à transporter un million de voyageurs par jour. Le débat a porté sur l'opportunité de la rocade et les caractéristiques des arcs Sud et Nord, jugés prioritaires, les arcs Est et Ouest étant encore en cours d'étude lors du lancement du débat. Les arcs Sud (d'Issy-les-Moulineaux ou Meudon à Fontenay-sous-Bois ou Noisy-le-Grand) et Nord (de La Défense ou Nanterre à Bobigny ou Pantin) comprenaient chacune trois variantes.

Le coût du projet, estimé à l'origine à 5 milliards d'euros pour les arcs prioritaires, a évolué en cours de débat pour se situer entre 7,1 et 8,3 milliards pour la rocade entière, réalisée par phases.

*Le projet de 'double boucle' du réseau de transport public du Grand Paris, d'une longueur de 155 km, est destiné à desservir aussi bien le cœur de l'agglomération parisienne que les territoires de proche, moyenne et grande couronnes, et à **relier huit pôles majeurs de développement** : Paris-Saclay, Roissy-Villepinte, Paris-Le Bourget, Plaine Saint-Denis, La Défense, la Cité Descartes, Paris-Sud, l'Est de la Seine-Saint-Denis. A cette fin, trois liaisons ont été présentées : l'une de l'aéroport de Roissy à celui d'Orly via Saint-Denis Pleyel et Paris (dite ligne bleue) ; une deuxième de Roissy à Orly via La Défense et Saclay (ligne verte) ; une troisième du Bourget à La Défense par l'Est et le Sud. Ces trois lignes de métro automatique sont jalonnées d'une quarantaine de gares nouvelles, espacées de 4 km en moyenne, dont 85 % assurent une correspondance avec un autre mode de transport en commun existant ou prévu. Roulant à une vitesse moyenne de 65 km/h, ce métro sur pneu (en tout cas dans le projet d'origine) vise à transporter 2 à 3 millions de voyageurs par jour. Le coût prévisionnel de ce projet, principalement en souterrain, est estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. Les travaux commenceraient fin 2012 pour une mise en œuvre progressive, l'ensemble du réseau étant disponible en 2023 et remis clés en main par la Société du Grand Paris (SGP) au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).*

*Lors des premières semaines de débat, **encore marquées par les tensions antérieures entre l'État et la région**, les représentants des deux maîtres d'ouvrage se sont efforcés de marquer leur territoire et de mettre en avant les avantages de leur propre rocade face aux insuffisances ou à l'inadaptation du projet concurrent intéressant le même territoire. La controverse s'est portée sur le financement des projets, les calendriers de leur réalisation, la vitesse des métros automatiques, l'espacement des gares et l'opportunité de la desserte du plateau de Saclay par le métro automatique. Cette première étape du débat a pu laisser craindre un temps que l'on assiste pendant quatre mois à un duel entre les deux maîtres d'ouvrage et que les deux débats se limitent à l'opposition des deux réseaux.*

*En réalité, on a entendu rapidement les mots de **complémentarité**, de **convergence**, d'**articulation** entre les deux projets aux motifs soit des difficultés d'assurer leur financement, soit de leur large convergence en termes de tracé. Ce souhait de rapprochement s'est exprimé de plus en plus souvent au fil de l'avancement du débat, jetant ainsi les bases d'un possible compromis.*

Les arguments avancés pendant les débats reposaient en majorité sur les réalités de la vie quotidienne et une connaissance aiguë des conditions de déplacement des Franciliens et des projets susceptibles de les faire évoluer. Pour les tangentielles, les projets en débat étaient les projets de tramway et de tram-train, ceux de prolongement de lignes de métro et surtout celui de la modernisation des RER, tous projets inclus au sein du plan de mobilisation pour

les transports en Île-de-France, au même titre que le projet Arc Express. C'est au regard de ces réalités que l'on a entendu le mot sans doute le plus fréquemment prononcé pendant le débat, celui de **maillage**, et la revendication la plus fréquemment formulée, celle de l'**amélioration de l'existant**. A ce propos, les représentants et habitants de certains territoires, comme les départements du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ou le sud de l'Essonne, se sentant ignorés, ont évoqué les insuffisances du système de transport actuel et les nécessaires et urgentes améliorations à lui apporter.

Les participants ont par ailleurs débattu de la place de la région dans la compétition internationale, de l'intermodalité des moyens de transports, des effets de rocade sur la vie économique et le développement urbain, des modalités de financement – avec la crainte que le financement d'un projet ne pénalise l'autre – des modes d'exploitation, du réseau, du type de roulement (fer ou pneu), de la longueur des quais ou la largeur des trains.

Si les questions environnementales ont été moins abordées qu'on aurait pu initialement le penser, au vu notamment de l'étude environnementale publiée par la Société du Grand Paris et analysée par l'Autorité environnementale, il n'en demeure pas moins que les aspects fondamentaux ont été évoqués : la contribution à la lutte contre l'effet de serre, les conséquences en termes de densification ou d'étalement urbain, la protection des espaces agricoles, la sauvegarde des paysages et du patrimoine, les nuisances sonores et les vibrations, les risques d'inondation et bien évidemment, comme dans tout débat sur les réseaux de transport, l'implantation des gares et la demande de gares supplémentaires, dont la liste figure aux comptes rendus des deux débats.

D'une manière générale, le projet 'Arc Express' a été considéré comme plus adapté aux liaisons de banlieue à banlieue et à la satisfaction à court terme des besoins qui s'expriment de longue date en proche couronne. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris a quant à lui été jugé plus à même de répondre à des besoins à plus long terme pour l'organisation et le développement de l'espace francilien en grande couronne. Ces deux objectifs sont jugés complémentaires et non exclusifs.

A mi-débat, tirant les premiers enseignements des réunions publiques et au vu de très nombreux commentaires ou prises de position, la Commission nationale notait que le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France s'exprimait parmi d'autres propositions. Déjà le 15 novembre, le président de la région proposait au Premier ministre un rapprochement des deux projets ainsi que de nouvelles modalités de financement relatives au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

Cette démarche s'accompagnait d'une préfiguration des arcs Est et Ouest du projet d'Arc Express. Dès septembre 2009, le rapport établi par le député Gilles Carrez à la demande du Premier ministre posait le principe d'une synthèse entre les deux projets et identifiait les ressources fiscales nécessaires à leur

réalisation. Pour sa part, l'Atelier international du Grand Paris, dans une contribution rendue publique début décembre, établissait que la cohérence du territoire du Grand Paris pouvait être améliorée sur la base de trois principes : **interconnecter tous les modes de déplacements, s'appuyer sur l'existant, desservir tous les territoires.**

Les ingrédients d'un accord étaient jetés, il ne manquait plus que le liant. A l'issue des deux premiers mois et demi de débat, toutes les informations avaient été fournies sur les deux projets et tous les arguments émis à propos de leur opportunité, de leurs objectifs et de leurs caractéristiques.

Hors des débats stricto sensu, mais à la lumière de ce qu'ils avaient permis d'apporter, l'État et la région se sont retrouvés, entre autres partenaires, au sein du comité de pilotage créé par le nouveau ministre en charge du Grand Paris. Les échanges qui s'y sont développés ont jeté les bases d'un projet de vision partagée de l'État et de la région s'articulant autour d'un schéma de rocade unique prenant en compte des éléments communs aux deux itinéraires et ajoutant dans chaque projet des éléments qu'il n'incluait pas mais que prévoyait l'autre, à l'exception de la desserte du plateau de Saclay. **Cette vision partagée, souhaitée par la majorité du public, a fait l'objet d'un protocole entre l'État et la région relatif aux transports publics en Île-de-France, signé le 26 janvier 2011, soit cinq jours avant la clôture des débats.** Aux termes de ce protocole, qualifié d'historique, l'État et la région ont décidé de porter ensemble à la connaissance de la Commission, comme elle l'avait souhaité, ainsi que du public une contribution conjointe sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets soumis aux débats publics en cours. Cette contribution concerne les tracés du projet de rocade, intitulé « Grand Paris Express », le financement des investissements, la coordination entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Île-de-France, la mise en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France, la gouvernance de la Société du Grand Paris et les modalités de suivi du protocole. Cet accord, qui apporte des éléments de décision, qui devront être désormais confirmés par les deux maîtres d'ouvrage, dresse également la liste des gares retenues, en précisant leur caractère définitif ou optionnel, et répond à l'un des soucis primordiaux de la région et du public en arrêtant les modalités de participation financière de l'État au plan régional de mobilisation pour les transports.

A l'instar du protocole entre l'État et la région, ces deux débats peuvent être aussi qualifiés d'exemplaires et historiques. Ils sont exemplaires d'abord par l'exceptionnelle participation du public : **17 500 personnes, 67 réunions publiques, 280 000 connexions internet, 272 cahiers d'acteurs – dont 94 communs aux deux projets – 260 contributions, 1 151 avis du public, 1 600 questions.** Ils le sont ensuite par la participation sans précédent des élus – parlementaires, conseillers régionaux et généraux, maires et conseillers municipaux. Ils le sont enfin par leur issue. Comme l'atteste le protocole, le public, par sa participation, a réellement pesé sur le processus décisionnel ; je ne peux que m'en féliciter.

Il appartient désormais aux maîtres d'ouvrage de décider des conditions et des modalités de la poursuite de leurs projets. Il s'agit de confirmer les engagements du protocole entre l'État et la région relatif aux transports publics en Île-de-France, de définir la clé de répartition de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la SGP, de lever ou confirmer le caractère optionnel de diverses gares et de déterminer le site d'implantation de certaines d'entre elles, notamment à La Défense, de répondre de manière argumentée aux demandes de liaisons et de gares supplémentaires ou de modification du site d'implantation de certaines stations émises pendant le débat public, et enfin de définir les caractéristiques d'un arc Est proche depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay ou Villiers-sur-Marne, à la suite de la mission d'étude mandatée par le ministre chargé de la ville. Cet arc, dont l'opportunité a été reconnue, devra une fois défini être soumis à concertation pour son tracé, soit par le STIF, soit par la SGP. Enfin, une solution pour la desserte du plateau de Saclay doit être dégagée. »

IV.— L'ACCORD ÉTAT-RÉGION DU 26 JANVIER 2011 ⁽¹⁾ : UN PAS DÉCISIF DANS LA COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS NATIONAUX ET RÉGIONAUX

Au cours de son audition par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, le 8 février 2011, M. Maurice Leroy, ministre de la ville, en charge du Grand Paris, cosignataire du protocole d'accord entre l'État et la Région du 26 janvier 2011, a livré sa vision de l'évolution du dossier en ces termes :

*« Parler du Grand Paris devant une majorité de députés non franciliens n'est pas chose aisée. Notre dessein, c'est de permettre à la France de tenir son rang dans la compétition internationale, de donner à la région-capitale les moyens de stimuler la croissance économique au service de notre pays et de créer des emplois. **Quel chemin parcouru depuis dix-huit mois !** Soucieux de rééquilibrer la capitale autour de grands pôles économiques particulièrement attrayants, le Président de la République, lorsqu'il a inauguré l'exposition des travaux des architectes, a fixé un cap, des objectifs et un calendrier ambitieux au projet que Christian Blanc, Michel Mercier et moi-même avons successivement eu l'honneur de défendre. Un projet de loi a été présenté au Parlement dans les six mois et la loi du Grand Paris est entrée en vigueur le 3 juin 2010. Ainsi stabilisé juridiquement et financièrement, le projet a pu se déployer.*

La mobilisation sans précédent des collectivités territoriales et des élus a fait émerger des propositions ambitieuses de développement territorial, notamment au Bourget, à Saint-Denis-Pleyel ou à la Cité Descartes. 'Paris Métropole', véritable agora du Grand Paris, est devenu pour les 180 communes qui en sont membres le lieu d'un débat apaisé, préfigurant la nouvelle

(1) L'intégralité du texte du protocole figure dans l'annexe 1 du présent rapport.

gouvernance du Grand Paris. Jean-Yves le Bouillonnet puis Jacques J-P Martin, ses présidents successifs, ont effectué un travail remarquable, que je tiens à saluer. Nous entrons maintenant dans la phase de mise en œuvre et nous devons agir collectivement, au-delà des logiques partisans et des oppositions dont a trop longtemps souffert la région capitale, que ce soit entre Paris et la province – « Paris et le désert français » disait-on dans les années 1960 –, Paris et la banlieue, les villes riches et les villes pauvres...

Si la question des transports est prioritaire, le Grand Paris doit traiter aussi de ce qui préoccupe chaque jour nos concitoyens. Ainsi, les comités de pilotage que j'ai décidé de réunir régulièrement s'intéresseront non seulement au développement économique et au logement, mais aussi à la santé, à la culture ou au sport. La réflexion englobe aussi l'Axe Seine, qui vise à faire de Paris-Rouen-Le Havre, une 'seule ville, dont la Seine serait la grand rue'. Partager une vision et émettre des propositions concrètes pour le développement structuré du territoire sont les objectifs de cette démarche d'ensemble.

Soixante-treize jours après mon entrée au Gouvernement, le président du conseil régional d'Île-de-France, M. Jean-Paul Huchon, et moi-même sommes parvenus, dans un esprit de responsabilité, à un accord sur les transports, sujet essentiel pour les Franciliens.

Les débats organisés par la Commission nationale du débat public ont montré, en réunissant près de 20 000 personnes, au cours de 60 réunions publiques ayant débouché sur 600 cahiers d'acteurs, combien nos concitoyens étaient attachés à l'amélioration des transports. Ils demandent une action rapide et massive pour moderniser les infrastructures existantes, notamment de banlieue à banlieue, et insistent pour que l'État et la Région portent ensemble ce projet. Au-delà des Franciliens, ce projet concerne l'ensemble des Français, ainsi que les étrangers qui se rendent en France via la région-capitale.

L'accord historique du 26 janvier 2011 intègre des éléments du projet régional ainsi que l'engagement financier de l'État. En conjuguant ainsi nos efforts, nous moderniserons le réseau existant et réaliserons au plus vite un projet de métro automatique en rocade. C'est un engagement sans précédent en faveur du développement des transports collectifs en Île-de-France.

S'agissant du développement du plateau de Saclay, nous ne sommes pas encore parvenus à un accord mais les engagements de l'État ne s'en trouvent en rien compromis : il s'agit de placer ce pôle d'excellence à moins de 30 minutes de Paris et d'assurer la desserte de Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles par un métro automatique, respectueux de la zone de protection naturelle, agricole et forestière.

En tant que ministre de la ville, j'ai tenu à ce que le projet du Grand Paris permette aussi de désenclaver les territoires fragiles de la région capitale. Cette méthode doit maintenant être appliquée à l'étalement urbain, aux tensions sur le

marché immobilier et aux inégalités territoriales qui freinent le pouvoir d'attraction et le dynamisme de la région-capitale. »

V.— LES LOIS DE FINANCES RECTIFICATIVES POUR 2010 ET 2011 : DES ADAPTATIONS NÉCESSAIRES

Dans le droit fil du rapport de M. Gilles Carrez de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France, les lois de finances rectificative du 29 décembre 2010 et de 2011 sont venues préciser et compléter les modalités de financement du projet du Grand Paris prévues dans la loi du 3 juin 2010.

Au-delà de la dotation en capital de l'État de 4 milliards d'euros qui devrait être versée en 2014, le périmètre des ressources de la SGP et des autres maîtres d'ouvrage potentiels, dont le STIF, a été revu afin d'intégrer de nouvelles sources de recettes, au travers notamment de l'évolution de la taxe sur les bureaux décrite dans le 5^{ème} paragraphe de la III^{ème} partie du présent rapport.

Défendue au Sénat dans le cadre de la discussion des lois de finances, la nouvelle philosophie consiste à substituer à la taxe sur les plus-values immobilières, prévue dans la loi du 3 juin 2010, un « panier de recettes » constitué d'une révision de la taxe sur les bureaux, de la taxe spéciale d'équipement et de nouvelles redevances, notamment pour la création de bureaux.

VI.— LA LOI DU 15 JUIN 2011 VISANT À FACILITER LA MISE EN CHANTIER DES PROJETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES D'ÎLE-DE- FRANCE : LE « DÉBLOCAGE » DU SDRIF

Le chapitre D du protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France du 26 janvier 2011 s'intitule : « **Mise en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France** » et il dispose les quatre alinéas suivants :

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

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF⁽¹⁾, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France et avec la loi

(1) Le 27 octobre 2010, l'Assemblée générale du Conseil d'État a rendu un avis défavorable sur le projet de décret d'approbation du SDRIF de 2008 transmis par le Gouvernement, au motif principal que le schéma directeur n'était pas compatible avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. En parallèle a été examinée sa compatibilité avec les lois Grenelle I et II, le Conseil d'État ayant considéré par contre que les effets éventuels de ces textes sur le projet de SDRIF de 2008 pourraient être intégrés lors d'une modification ou d'une révision du document.

n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

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

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

Adoptée à une quasi unanimité, la loi du 15 juin 2011 ⁽¹⁾ répond à cet objectif. Il convient de noter que ce texte d'initiative parlementaire, défendu à l'origine par un groupe d'opposition du Sénat, a finalement recueilli un large consensus.

Alors que la révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France de 1994 était en voie d'achèvement, le Président de la République a souhaité donner un nouvel élan au développement de la région capitale ⁽²⁾ en créant un secrétariat d'État dédié et en lançant le processus parlementaire d'adoption de la loi relative au Grand Paris. Dans les faits, les deux démarches se sont donc télescopées. L'adoption de la loi relative au Grand Paris, au début de l'été 2010, a fait bouger les lignes : il ne pouvait plus être question de valider un SDRIF ne tenant pas compte de l'un des projets le plus importants déployés pour l'aménagement de l'Île-de-France depuis le dix-neuvième siècle, après ceux des présidents de Gaulle et Pompidou.

Du point de vue de la maîtrise de la dépense publique, il eût été irresponsable de laisser l'État et la Région développer des projets concurrents et qui n'étaient pas forcément complémentaires de surcroît. Il faut en effet savoir que l'engagement financier de l'État est de l'ordre de 20 milliards d'euros à l'horizon 2025 et celui de la Région, au titre de son plan de mobilisation pour les transports, d'une douzaine de milliards d'euros.

Depuis l'automne 2010, la situation se trouvait donc déséquilibrée avec :

– d'une part, la loi relative au Grand Paris, définitivement adoptée et appliquée selon le calendrier décidé par le Parlement (constitution de la Société du Grand Paris et de l'établissement de Paris-Saclay, conduite des débats publics, validation de l'acte motivé sur le tracé et les gares préparatoire au schéma d'ensemble sur le réseau de transport public du Grand Paris, finalisation des contrats de développement territorial, etc.) ;

– d'autre part, un SDRIF de 2008 dont l'existence juridique ne restait que virtuelle et sur lequel les collectivités franciliennes ne pouvaient pas s'appuyer

(1) cf. annexe 2 du présent rapport.

(2) cf. notamment le discours du 29 avril 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine de Paris.

pour conduire leurs opérations d'aménagement, au motif, précisément, que le schéma directeur ne se conformait pas, pour des raisons évidentes de chronologie, à une loi qui n'existait pas encore au moment de son adoption.

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU SDRIF ADOPTÉ LE 25 SEPTEMBRE 2008

Le schéma directeur comprend une évaluation environnementale, une carte de destination générale des différentes parties du territoire francilien et un rapport décliné en 5 chapitres :

- le premier analyse **la place de l'Île-de-France dans le contexte socio-économique national, européen et mondial** ;
- le deuxième fixe des objectifs et des orientations en matière de **logement** (60 000 logements par an), d'emploi, de transports – l'épine dorsale de ce volet étant constituée par le projet « *Arc express* », de préservation de l'environnement et d'équipements publics ;
- le troisième comporte le projet et les orientations pour l'**aménagement** de l'Île-de-France ;
- l'avant-dernier chapitre présente les **politiques publiques partenariales et contractuelles** nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF ;
- le cinquième et dernier chapitre propose des **indicateurs de suivi et d'évaluation**.

Les conséquences de cette situation étaient paradoxales. En effet, ce n'était pas par défaut de planification que certaines opérations d'aménagement se trouvaient différées mais à cause de la superposition de documents d'orientation dont la compatibilité n'était pas encore acquise juridiquement, alors même qu'elle pouvait l'être dans les faits. Ainsi, une collectivité territoriale pouvait se voir empêchée de modifier son document d'urbanisme (SCOT, PLU, carte communale...) au motif que son projet ne prenait pas en compte la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, quand bien même ce projet eût-il été compatible avec le SDRIF de 2008, lui-même non validé au plan juridique. On voit qu'il n'était que temps de débrouiller ce qui était en train de se transformer en véritable imbroglio juridique !

D'autre part, plusieurs projets portés par les collectivités avaient été stoppés du fait du maintien en application, par voie de conséquence, du SDRIF de 1994 – évidemment obsolète – qui classait en espaces naturels inconstructibles des zones ouvertes à l'urbanisation dans le schéma directeur de 2008 et comportait des emprises foncières mises en réserve pour des projets routiers abandonnés du fait du Grenelle de l'environnement.

L'objet principal de la loi du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France est de permettre, **à titre dérogatoire et pour une durée limitée**, une application anticipée de **celles des dispositions** du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi sur le Grand Paris, afin que puissent se réaliser les projets bloqués par le schéma directeur de 1994. En parallèle, le texte institue une procédure dérogatoire pour la révision du SDRIF : ouverte par le décret en Conseil d'État relatif au schéma d'ensemble du

réseau de transport public du Grand Paris du 28 août 2011, elle sera close **au plus tard le 31 décembre 2013**.

L'inscription d'une date butoir vise à accélérer la révision du SDRIF afin que les collectivités territoriales disposent sous deux ans d'un cadre juridique stabilisé et à affirmer le caractère exceptionnel et dérogatoire d'un dispositif qui ne doit être considéré que comme transitoire. La date du 31 décembre 2013 est ambitieuse mais réaliste, compte tenu du fait que la nouvelle mise en révision bénéficiera du travail important accompli entre 2006 et 2008 pour la préparation du projet de SDRIF de 2008. Par comparaison, il s'est écoulé trois ans entre la publication du décret ouvrant la procédure de révision du SDRIF de 1994, le 31 août 2005, et l'approbation par le Conseil régional du nouveau projet de SDRIF, le 25 septembre 2008. Si certains délais sont incompressibles – recueil des avis, enquête publique –, les autres étapes peuvent être raccourcies – ateliers thématiques et territoriaux, conférence, états généraux – eu égard à l'actualité des travaux réalisés en 2006 et 2007.

VII.— LA CONVENTION ENTRE L'ÉTAT ET LA SGP DU 27 SEPTEMBRE 2011

Le 27 septembre 2011, la Société du Grand Paris et l'État ont signé une convention du partenariat visant à définir leurs rôles respectifs dans la mise en œuvre du projet de développement de la région capitale. Paraphé par le préfet de région et par le président du directoire de l'établissement public, le document prévoit notamment que le représentant de l'État dans la région « négocie et conclut » les contrats de développement territorial (CDT) avec les collectivités.

La SGP est quant à elle chargée, conformément à la loi du 3 juin 2010, de concevoir et réaliser le réseau de transport public du Grand Paris. Elle doit en outre assister le préfet de région pour la préparation et la mise en cohérence des CDT. Par ailleurs, la SGP provisionne 2 millions d'euros pour répondre aux besoins d'études dans les deux ans qui viennent, cependant que l'État a prévu 8,5 millions pour les établissements publics d'aménagement (EPA) en vue de réaliser des études pré-opérationnelles liées au Grand Paris.

Au plan institutionnel, la Société du Grand Paris sera associée aux comités de suivi des contrats de développement territorial liés au réseau de transport public du Grand Paris et les représentants du préfet de région seront associés aux comités techniques et aux comités de pilotage que la SGP constitue pour chaque gare.

DEUXIÈME PARTIE – UN TEXTE EN ORDRE DE MARCHÉ

I.— LA PARUTION DES DÉCRETS : UN CALENDRIER À FINALISER

Au cours du processus d'élaboration de la loi, le législateur a veillé à limiter le nombre de décrets d'application de manière, d'une part, à ne pas « déléguer » au pouvoir réglementaire une trop grande part de ses prérogatives, et, d'autre part, à ne pas se rendre dépendant des délais de prise de décision des autorités exécutives et administratives s'agissant de dispositions qui devaient pouvoir trouver à s'appliquer dans des délais contraints.

ARTICLE	OBJET	DÉCRET
Article 2, II	Approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 Décret n° 2011-1011 du 24 août 2011
Article 3, X	Conditions d'établissement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010
Article 8, VI	Conseil de surveillance de la "Société du Grand Paris" (SGP) : composition, nombre, conditions et modalités de désignation de ses membres, attributions et modalités de fonctionnement	Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010
Article 8, VIII	Nomination du préfigurateur de l'établissement public et 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".	Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010
Article 13	Participation 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 et versée à l'établissement public "Société du Grand Paris"	Décret non paru
Article 19	Contrats de partenariat - Manière dont est garantie la cohérence des missions de la SGP en matière de réalisation d'infrastructures et d'acquisition de matériels 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 modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.	Décret non paru
Article 20, II	Conditions de rémunération de l'établissement public "Société du Grand Paris" pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels	Décret non paru
Article 21, VI	Contrats de développement territorial	Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 ⁽¹⁾

(1) Au cours de leurs auditions, l'attention de vos Rapporteurs a été appelée sur les difficultés causées par la parution trop tardive de ce décret. S'agissant d'un dispositif aussi novateur que celui des CDT, un délai plus rapide aurait été bienvenu.

ARTICLE	OBJET	DÉCRET
Article 34	Règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement public de Paris-Saclay - modalités d'exercice de la tutelle et du contrôle économique et financier de l'État, du contrôle de l'État sur ses filiales, conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public	Décret n° 2010-911 du 3 août 2010
Article 35, 1°	Mesures relatives à la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay	Décret n° 2010-1368 du 10 novembre 2010
Article 35, 1°	Délimitation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay non urbanisable	Décret non paru
Article 36, I	Règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat mixte - règles de coordination des transports et les conditions de révision du plan local de transport.	Décret non paru

Interrogé le 15 novembre 2011 sur les délais de parution des cinq décrets en attente, le Gouvernement a apporté les précisions suivantes :

- Pour ce qui concerne le décret d'application de l'article 13, le plan de financement du réseau de transport du « Grand Paris Express » établi à l'occasion de l'accord État-Région du 26 janvier 2011 ne prévoit pas, à ce stade, de contribution des établissements publics d'aménagement (EPA) d'Île-de-France. Ce plan de financement est en effet assis sur les recettes fiscales mises en place en loi de finances rectificative pour 2010, ainsi que sur la dotation budgétaire en capital de l'État de 4 milliards d'euros qui devrait intervenir en 2014 au fur et à mesure des engagements de la Société du Grand Paris. A l'occasion de la révision du plan de financement du Grand Paris prévue par le législateur avant fin 2013, une telle contribution des EPA pourrait, s'il y a lieu, être envisagée, impliquant dès lors la publication du décret.

- S'agissant du décret d'application des articles 19 et 20 de la loi, les travaux de consolidation de la coordination entre le STIF et la SGP sont en cours. Dans une démarche partenariale, de nombreuses conventions sont à ce stade sur le point d'être signées ou en cours d'élaboration - financement du prolongement nord de la ligne 14, études Arc Est, coordination technique et financière générale. Un premier projet de décret d'application des articles 19 et 20 sera prochainement présenté au Conseil d'État pour permettre à la Société du Grand Paris d'étudier la faisabilité d'un partenariat public privé pour la réalisation de la desserte Orly-Versailles, *via* le plateau de Saclay. Sa publication est attendue d'ici au premier semestre 2012. Il intégrera, dans un second temps, les dispositions réglementaires de coordination générale entre le STIF et la SGP issues des travaux en cours.

- Pour ce qui concerne le décret d'application de l'article 35 de la loi relatif à la zone non urbanisable du plateau de Saclay, un projet de délimitation de la zone d'au moins 2 300 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers protégés sur le plateau de Saclay, élaboré avec la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural d'Île-de-France, a été adopté par le conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay, le 6 juillet 2011. Il fait

actuellement l'objet de consultations auprès des collectivités territoriales concernées. Il devra par la suite être soumis à enquête publique, préalablement à son adoption définitive par décret en Conseil d'État. La publication de ce décret est envisagée pour le premier semestre 2012.

• Enfin, la publication d'un décret d'application de l'article 36 de la loi n'a plus de raison d'être dès lors que le Syndicat des transports d'Île-de-France a voté, lors de son conseil d'administration du 1^{er} juin 2011, une délégation de compétences aux intercommunalités du plateau de Saclay.

◇
◇ ◇

Par ailleurs, l'attention de vos Rapporteurs a été appelée à plusieurs reprises sur une difficulté née de la rédaction du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif au **conseil de surveillance de la SGP**, pris en application de l'article 8 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Les dispositions du décret ne permettent pas aux élus territoriaux de se faire représenter, ce qui est préjudiciable à la bonne représentativité de l'instance. **Une solution rapide doit être apportée à ce problème.**

II.— LA MISE EN PLACE DES ACTEURS, DONT LA SGP ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS SACLAY : UN EFFORT RÉEL POUR RESPECTER DES ÉCHÉANCES SERRÉES

Au cours de son audition par vos Rapporteurs, le 3 mai 2011, M. Pierre Mongin, président directeur général de la RATP, a fait valoir que, pour la RATP, le projet de réseau de transport public du Grand Paris représentait une sorte de « *bouleversement copernicien* » puisqu'il s'agissait du premier programme de transport en Île-de-France pour lequel la Régie autonome ne serait pas maîtresse du jeu. En outre, à l'issue de l'intervention de la Société du Grand Paris, c'est au STIF et non à elle que serait remise l'infrastructure ! Pour autant, la RATP soutient sans réserve le projet du Grand Paris au titre de l'amélioration du service rendu à l'utilisateur.

A.— LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS : UN MAÎTRE D'OUVRAGE DÉDIÉ

Fondement législatif	Titre II (articles 7 à 14) de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010
Fondement réglementaire	Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010
Statut	Établissement public de l'État à caractère industriel et commercial (EPIC)
Mission principale	Concevoir et construire le réseau de transport public du Grand Paris
Budget de fonctionnement	environ 60 millions d'euros
Nombre d'agents	environ 60 équivalents temps plein / 12 directions
Gouvernance	Conseil de surveillance (Président : M. André Santini) Directoire de trois membres (Président : M. Etienne Guyot)
Durée d'existence	Aux termes de l'article 14 de la loi, la SGP sera dissoute après qu'elle aura épuisé les compétences que lui confère la loi

De fait, le succès de la démarche dépendait largement de la mise en ordre de marche des différents acteurs créés par la loi, laquelle est intervenue dans de bonnes conditions. Ainsi, à l'occasion de son audition par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du 15 septembre 2010, M. Marc Véron, alors président du directoire de la Société du Grand Paris, a retracé en ces termes les premières étapes de la mise en application de la loi relative au Grand Paris :

« À la lecture de la loi du 3 juin dernier, et avec le recul des quelques semaines nécessaires à la parution et à la mise en œuvre des premiers décrets d'application, on est surtout frappé par la discipline qu'elle impose, du point de vue tant du calendrier que des procédures. Le législateur a fixé à quatre mois, à dater de la promulgation du texte, le lancement du débat public.

Le préfigurateur devait saisir l'Autorité environnementale d'une étude stratégique d'évaluation pour qu'elle rende un avis avant fin août, ainsi que la Commission nationale du débat public afin que soit fixée au plus tard au 3 octobre – en fait, au 30 septembre 2010 – l'ouverture du débat public, sur la foi d'un dossier établi par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 21 juillet 2010. Pour la première fois en France, en application de la directive européenne 2001/42/CE, l'Autorité environnementale a ainsi été saisie d'une telle étude préalablement à un débat public. L'ampleur de celle-ci est considérable ; ayant porté sur un cycle biologique complet et comportant des projections jusqu'en 2030, elle rassemble une masse de documents de l'ordre de 800 pages.

À l'issue de sa réunion du 1^{er} septembre 2010, la Commission nationale du débat public a mis en ligne l'intégralité des pièces correspondantes, puis publié le calendrier et les modalités de la consultation du public, jusqu'au 31 janvier 2011. Cette promptitude, voulue par le législateur, se retrouve dans les délais impartis aux communes et aux groupements de communes pour s'accorder avec l'État sur les contrats de développement territorial, soit dix-huit mois – sauf le cas spécifique de Saclay – à partir du décret en Conseil d'État qui statuera sur le tracé et sur la localisation des gares du réseau de métro automatique⁽¹⁾.

Dès lors – et c'est une autre innovation majeure inscrite dans la loi – le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, les services de l'État et les collectivités locales doivent, sans attendre la conclusion d'une phase, engager, par autant d'études qu'il est possible, la phase suivante. Ce « tuilage » résulte directement de la rédaction de la loi.

La Société du Grand Paris a pu pleinement satisfaire la Commission nationale du débat public dans son attente de documents complets, car le secrétariat d'État au développement de la région capitale avait pu engager l'étude stratégique d'évaluation environnementale dès juillet 2009 et celle du dossier de

(1) Cf le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

débat public en décembre dernier. C'est pourquoi, la Société du Grand Paris, malgré des effectifs incomplets, amorce d'ores et déjà des études d'avant-projets sommaires. Pour cette même raison, le préfet de région s'est assuré le concours des membres de la mission « région capitale », dans un souci de continuité des anticipations des futurs contrats de développement territorial avec les communes.

S'agissant des procédures prévues par la loi, deux évidences s'imposent après quelques semaines d'application. La première, c'est que le projet de réseau automatique par lequel s'enclenche le Grand Paris est soumis à la plus large concertation jamais conduite dans notre pays. L'avis des élus, des institutionnels, des acteurs économiques, sociaux et culturels est sollicité. Le public, soit plusieurs millions de nos concitoyens, pourra s'exprimer au cours de réunions publiques, dont 52 sont prévues à ce jour, mais aussi par des cahiers d'acteurs et par Internet. La Commission nationale du débat public prévoit plus de 10 000 questions, soit cinq fois le volume habituel suscité par de tels débats.

Autre signe de l'esprit de dialogue voulu par le législateur, la consultation simultanée du public sur trois projets : le réseau de métro automatique du Grand Paris, Arc express et Éole. Cette simultanéité est propice à la recherche de convergences, comme dans le cas d'Éole pour les gares de la Défense, et, pourquoi pas, de synthèse, comme dans le cas d'Arc express.

La deuxième évidence, au terme de cette consultation à une échelle inédite, est que la mise en œuvre des projets pourra s'accomplir à un rythme soutenu, grâce à des dispositifs facilitateurs, tels ceux, prévus à l'article 5-II de la loi, qui concernent l'expropriation pour cause d'utilité publique ou ceux, inscrits à l'article 21-IV, qui précisent les conditions dans lesquelles les contrats de développement territorial s'imposeront aux instruments d'urbanisme.

Depuis son premier conseil de surveillance, le 21 juillet 2010, la Société du Grand Paris forme une équipe, certes encore limitée, mais déjà en pleine capacité d'assurer le débat public qui s'ouvrira le 30 septembre prochain. Elle deviendra en 2011 une structure de maîtrise d'ouvrage capable d'instruire les dossiers d'enquête publique qui suivront la phase de débat public et de produire les études d'ingénierie indispensables à la consultation des entreprises de maîtrise d'œuvre. À la faveur des responsabilités de maîtrise d'ouvrage qui lui sont confiées par la loi, elle se prépare dès maintenant à être un outil au service des collectivités locales, un lieu d'échanges permanents entre les « ayants droit » du Grand Paris, une force de proposition pour les instances délibérantes.

D'abord un outil au service des collectivités locales : la loi a confié à la Société du Grand Paris le soin de concevoir et de construire les gares. C'est à dessein que le mot a été utilisé de préférence à celui de « station », plus compréhensible internationalement, mais aussi plus parisien intra-muros. Le mot « gare » est ainsi entendu dans l'acception que le rapport de Mme Fabienne Keller lui a donné : un ensemble riche de fonctionnalités, afin qu'aucun ingrédient ne soit omis dans la manière d'envisager les gares futures. Grâce au travail

parlementaire, la loi évoque les interconnexions, les rabattements que faciliteront les maillages en moyens de surface ainsi que les parkings : autant d'aides à l'intermodalité, de même que les espaces autour des gares prévus par la commission mixte paritaire. Par leur impact sur le tissu urbain et par leur influence sur la vie quotidienne, ces gares seront de puissants vecteurs de l'aménagement et du développement territorial et, ainsi, participeront à la réalisation des ambitions des communes et des groupements de communes.

Ensuite, un lien d'échanges permanents entre les « ayants droit » du Grand Paris : les anglo-saxons emploient l'expression de *stake-holders* pour désigner tous ceux qui prennent une part aux décisions sociales de l'entreprise, et que nous traduisons imparfaitement par « ayants droit », depuis le résidant jusqu'à l'étranger qui élit Paris comme première destination de cœur.

Le conseil de surveillance, qui réunit des hauts fonctionnaires et les présidents des instances régionale et départementales, peut être l'enceinte où la volonté de dialogue s'enracine et devient un symbole. À sa façon, le comité stratégique, par sa diversité, peut être un apporteur d'idées, et enrichir les délibérations des organes décisionnels.

Il tient donc à peu de choses que la Société du Grand Paris s'interprète non comme une structure supplémentaire dans un paysage institutionnel passablement encombré, mais comme un endroit où l'on sait pouvoir débattre d'orientations essentielles et promouvoir des solutions consensuelles.

Enfin, une force de proposition pour les instances élues : alors que la Société du Grand Paris doit être à l'écoute des corps intermédiaires, des relais d'opinion, des experts et des étrangers, désormais accessibles en permanence par Internet, il ne se concevrait pas qu'elle borne sa réflexion aux seules questions de transport et s'enferme dans une compétence purement technique. **La loi s'est gardée de réduire le Grand Paris au réseau de transport. Elle en a fait un levier d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de développement.** La Société du Grand Paris doit s'inscrire dans cette démarche large et à long terme, en s'affirmant comme un intellectuel collectif, auquel nul sujet de Paris-« ville monde » n'est étranger.

L'ambition que l'on peut raisonnablement nourrir pour le Grand Paris suppose des financements et une volonté politique constante. Sur les financements, notamment la dotation initiale et la fiscalité spécifique, le législateur s'exprimera bientôt. Sans doute, les besoins de la région capitale, à l'horizon de 25 ou 30 ans, exigent-ils la mobilisation massive d'argent privé. Mais on perçoit bien le caractère décisif de l'argent public initial, qui permettra d'amorcer la spirale vertueuse de l'investissement et de la croissance. Il y va de la crédibilité du projet. Le défi veut que cet appel en argent frais intervienne à une période délicate pour les finances publiques. La volonté politique, quant à elle, se mesurera aux actes. Car, si la compétence technique peut être appelée sans difficulté par la Société du Grand Paris, en puisant dans le vivier de l'ingénierie et de l'industrie des

transports, l'intervention du politique restera déterminante pour surmonter les obstacles de tous ordres.

De ce point de vue, il est réconfortant que la loi du 3 juin 2010 réserve aux commissions compétentes des deux assemblées le soin de suivre l'évolution du dossier. »

B.— L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS SACLAY (EPPS)

Fondement législatif	Chapitre Ier du Titre VI (articles 25 à 34) de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010
Fondement réglementaire	Décret n° 2010-911 du 3 août 2010
Statut	Établissement public de l'État à caractère industriel et commercial (EPIC)
Mission principale	Impulsion et coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay
Budget de fonctionnement	environ 12 millions d'euros
Gouvernance	Le président du conseil d'administration porte le titre de président directeur général (M. Pierre Veltz) Le CA est composé de 4 collèges : État, communes concernées, personnalités scientifiques, personnalités issues du monde de l'entreprise
Champ de compétence	49 communes, 4 communautés d'agglomérations sur deux départements, 7 700 ha classés en OIN

Installé dans les délais requis par la loi, l'établissement public de Paris-Saclay a proposé à la concertation un schéma de développement territorial et la délimitation d'une zone d'au moins 2 300 hectares d'espaces agricoles, forestiers et paysagers qui doit faire l'objet d'une protection, ainsi que deux dossiers de zones d'aménagement concerté qui doivent accueillir le campus et les gares du métro automatique du Grand Paris.

S'agissant de la desserte du plateau de Saclay par le réseau de métro automatique, censée intervenir au plus tard en 2018, la solution de navettes rapides légères de moyenne capacité de type « people movers » semble à ce jour la mieux adaptée aux prévisions de trafic.

III.— LE RESPECT DU CALENDRIER AVEC LA VALIDATION DU SCHÉMA D'ENSEMBLE PAR LE DÉCRET DU 24 AOÛT 2011 : DES ENGAGEMENTS TENUS

Au cours de son audition par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du 15 juin 2011, M. André Santini, président du conseil de surveillance de la société du Grand Paris a dressé un premier bilan du déroulement du projet, dans les termes suivants :

« Le 26 mai dernier, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté à l'unanimité l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ce vote unanime — j'insiste — doit beaucoup au travail des équipes de la Société du Grand Paris et je tiens à leur exprimer à nouveau ma reconnaissance.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris dans sa forme finale doit aussi beaucoup au débat public. Celui-ci a été l'occasion d'échanges riches et argumentés qui ont permis de faire progresser la proposition initiale du maître d'ouvrage sur bien des points. J'évoquerai successivement les enseignements du débat public sur les grands principes du réseau de transport du Grand Paris, les axes d'évolution que le débat a fait naître et les modifications apportées en conséquence.

Les éléments issus du débat public, tant dans le cadre des avis émis au titre du III de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris qu'au travers de l'ensemble des expressions recueillies lors du débat, ont conforté les orientations du projet. La pertinence d'un nouveau réseau en rocade a été unanimement reconnue, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, de proposer une alternative à la voiture particulière et de décongestionner les lignes traversant la zone centrale de l'agglomération. L'objectif d'améliorer l'accessibilité des grands pôles métropolitains, à la fois vecteurs de développement économique et bassins de vie, a été approuvé – la réalisation de nouvelles liaisons structurantes à l'échelle régionale devant s'accompagner, au plan local, d'un réseau efficace de rabattement et de diffusion. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun a aussi été mise en avant comme un atout fort du futur réseau.

Les principes des liaisons soumis au débat public ont tous reçu un accueil favorable : la desserte des territoires denses de proche couronne, les liaisons nouvelles vers les plates-formes aéroportuaires et leurs bassins d'emploi, les connexions aux gares de la grande vitesse ferroviaire, le désenclavement des secteurs de l'Est et du Nord présentant des enjeux importants de restructuration urbaine, le raccordement de la grande couronne par les correspondances avec les lignes Transilien.

Par-delà le soutien et la reconnaissance de l'opportunité du réseau de transport du Grand Paris, le débat a permis de mettre compléter le projet initial. La volonté quasi unanime de convergence entre les deux projets soumis au débat a conduit à

mettre en évidence la complémentarité des tracés proposés à l'Est. Plusieurs demandes de création de gares nouvelles ont été formulées et toutes ont été examinées avec la plus grande attention par la Société du Grand Paris. L'équilibre entre desserte fine des territoires et performance d'un réseau structurant, circulant à une vitesse commerciale élevée était au cœur de cette problématique. Les modalités et le calendrier de la liaison Orly-La Défense, via Massy, Saclay et Versailles assurée par la ligne verte du Métro Grand Paris, ont fait l'objet d'échanges nourris, en lien notamment avec les problématiques d'aménagement et d'accessibilité du plateau de Saclay.

À la suite au débat public et sur la base du bilan dressé par la Commission nationale du débat public, la Société du Grand Paris a fait évoluer le projet pour présenter à l'approbation de son conseil de surveillance un schéma d'ensemble qui tienne compte des propositions entendues. Parmi les modifications apportées à la configuration générale du réseau de métro automatique, les plus significatives concernent les propositions de liaisons structurantes complémentaires et les évolutions de la liaison Orly-Versailles sur le plateau de Saclay. Au titre des propositions de liaisons structurantes complémentaires, la contribution – qui fait la somme de nombreuses propositions, notamment celles du conseil général du Val-de-Marne et de celui de Seine-Saint-Denis – versée par l'État et la Région le 26 janvier 2011 mentionne la réalisation d'« un arc Est, permettant la desserte de l'Est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny-sur-Marne via Val-de-Fontenay, Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir ».

Conformément à la possibilité ouverte par le II de l'article 2 de la loi relative au Grand Paris, le schéma d'ensemble adopté par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris préconise la réalisation d'une liaison structurante complémentaire entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, et entre Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne. Une part maximale d'investissement de 2 milliards sur l'enveloppe de 20,5 milliards est réservée à la réalisation de cette liaison « Est proche ». Dans le Nord du département des Hauts-de-Seine, une desserte structurante des territoires en fort développement – Colombes, La Garenne-Colombes, Nanterre – est aussi recommandée au titre des réseaux complémentaires.

J'en viens à l'évolution des caractéristiques de la liaison Orly-Versailles. Dans le projet soumis au débat public, la liaison entre Orly et Nanterre représentait un linéaire d'environ 45 kilomètres et comprenait quatre gares identifiées, ce qui laissait ouverte la possibilité d'une gare supplémentaire dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans cette configuration, la ligne verte remplissait une fonction affirmée de rocade de moyenne couronne, en vue de relier de manière directe et rapide l'aéroport d'Orly, les grands pôles de l'Essonne et des Yvelines, ainsi que les secteurs de Nanterre-La Défense, Saint-Denis Pleyel et Roissy. À l'occasion du débat public, la liaison Orly-Versailles et la desserte du plateau de Saclay ont focalisé l'attention. Le protocole d'accord du 26 janvier 2011 relatif aux transports publics en Île-de-France faisait ainsi le constat d'un désaccord entre

l'État et la Région sur les enjeux de desserte et les perspectives de développement du plateau de Saclay.

C'est pourquoi la Société du Grand Paris a fait évoluer les caractéristiques de la liaison Orly-Versailles, afin de renforcer la fonction de desserte du territoire traversé tout en préservant la préfiguration d'une liaison rapide régionale. Ces scénarios sont fondés sur un mode en métro automatique, moins capacitaire mais susceptible d'évoluer en fonction des besoins de transport. La liaison intégrée dans le schéma d'ensemble comprend ainsi la création de six à sept gares supplémentaires, pour répondre aux demandes de desserte exprimées lors du débat public. Aux franges Ouest et Est du plateau de Saclay, les gares nouvelles s'inséreront dans un tissu urbain dense en entreprises, en centres de recherche et en logements, dans les secteurs de Saint-Quentin-en-Yvelines, de Massy et d'Antony-Wissous. Sur le plateau, ces gares accompagneront le programme de développement d'activités dont certaines sont déjà bien implantées.

*Avec un matériel roulant pouvant atteindre une vitesse de pointe d'au moins 100 kilomètres à l'heure et une vitesse commerciale de 65 kilomètres à l'heure, le temps de parcours entre le plateau de Saclay et Paris restera inférieur à trente minutes. **La solution ainsi proposée par la Société du Grand Paris a permis de surmonter le désaccord constaté dans le protocole du 26 janvier et elle a recueilli le soutien des présidents du conseil général de l'Essonne et des Yvelines.***

Les autres évolutions concernent la limitation à Saint-Denis Pleyel du prolongement au Nord de la ligne 14, la liaison continue entre le Sud et le Nord des Hauts-de-Seine et l'ajout de gares nouvelles afin d'améliorer les interconnexions du réseau de transport du Grand Paris avec les liaisons ferrées.

La limitation à Saint-Denis Pleyel du prolongement au Nord de la ligne 14 - contrairement à la volonté de la RATP -, vise à ne pas lier la section Pleyel-Roissy à la technologie utilisée sur l'actuelle ligne 14, et, d'autre part, à prévenir les difficultés d'exploitation et les dysfonctionnements que ne manquerait pas de rencontrer une ligne longue exploitée à pleine capacité. Au Sud, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly est conservé, cette disposition du projet présenté au débat public ayant été largement approuvée par les citoyens comme par les acteurs locaux. Enfin, plusieurs gares ont été ajoutées. Parmi elles, certaines répondent à l'objectif d'une meilleure interconnexion avec le réseau ferré, comme « Fort-Issy – Vanves – Clamart », « Bois-Colombes », « Saint-Maur – Créteil » ou encore « Pont-de-Rungis ». D'autres répondent à des demandes exprimées à l'occasion du débat public, comme « Le Blanc-Mesnil » ou encore « Nanterre-la Boule ». Outre une éventuelle gare supplémentaire au Terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle, quatre gares ont été retenues à titre conservatoire, 230 millions d'euros étant provisionnés à leur profit.

Ces modifications ont conduit le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris à approuver, à l'unanimité, un schéma d'ensemble composé de trois liaisons : une liaison directe entre Saint-Denis Pleyel et Orly, correspondant aux

prolongements Nord et Sud de la ligne 14 – ligne bleue ; une liaison principalement en rocade desservant l'Est de la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, le Val de Marne, les Hauts-de-Seine, la Plaine Saint-Denis et les bassins de population et d'emplois s'étendant du Bourget à la plate-forme de Roissy – ligne rouge ; une liaison de rocade en moyenne couronne entre Orly, Versailles et Nanterre, desservant l'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine – ligne verte. Cette dernière sera réalisée en deux temps, en commençant par la liaison Orly-Versailles, puis, au-delà de 2020, la liaison Versailles-Nanterre sera réalisée au-delà de 2025.

La création de ce réseau de transport est coordonnée avec les projets de liaisons structurantes complémentaires reliant Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs à l'Est et Nanterre à l'Ouest, ainsi que Val de Fontenay à Champigny-sur-Marne. Les modalités envisagées en matière d'exploitation et d'organisation des lignes pourront évoluer dans le cadre des études à venir, sous réserve de ne pas remettre en cause ni les caractéristiques premières du réseau – tracés et gares retenus –, ni les équilibres fondamentaux du schéma d'ensemble approuvé, en matière de besoin d'investissement comme de fonctionnalités.

Le débat public a mobilisé 17 500 personnes au cours de 70 réunions publiques : il s'agit de la plus grande consultation réalisée en Europe. Le coût était d'ailleurs à la hauteur : 6 millions d'euros au total dont 4 à la charge de la Société du Grand Paris et 2 supportés par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) au titre du projet « Arc Express ».

Le projet du Grand Paris représente l'une des plus grandes opérations que la France ait jamais engagé, et sans doute sera-ce l'une des dernières du fait de son coût : près de 35 milliards d'euros, dont 20,5 milliards pris en charge par la Société du Grand Paris et une quinzaine par la Région et les autres collectivités locales. Certains industriels se sont plaints de l'augmentation de la taxe sur les bureaux. Cependant, notre Assemblée a eu la sagesse d'en lisser le montant, et j'ai aussi fait valoir à ces industriels que depuis le temps qu'ils payaient des impôts sans savoir à quoi ils servaient, ils allaient enfin avoir le plaisir de payer des impôts dont ils profiteraient directement... ! »

◇

◇ ◇

TROISIÈME PARTIE – UNE INCONNUE DE TAILLE : LE FINANCEMENT DU PROJET

Lors de son audition par vos Rapporteurs du 22 mars 2011, M. Gilles Carrez a déploré l'absence d'un plan de financement consolidé et mutualisé, les données figurant dans l'accord du 26 janvier 2011 restant selon lui de portée trop générale : *« Il faut s'obliger à bâtir un plan de financement échéancé à quinze ans, avec les aléas que cela comporte. Il importe que chacun puisse se l'approprier, même si certains chiffrages restent indicatifs. »*

Au cours du même entretien, M. Carrez a en outre préconisé que la politique publique d'acquisition foncière soit menée en vue d'un juste retour des plus-values ultérieures. Le bon sens commanderait que les établissements publics – SGP, établissement public foncier régional, établissements publics d'aménagement – se coordonnent pour mener une politique d'acquisition foncière optimisée. Il convient de noter qu'un important travail de recensement du foncier disponible a été accompli sous l'autorité de M. Christian Blanc et que, de son côté, le préfet de région préconise de mener une politique d'acquisition foncière « tonique », l'EPF étant disposé à y contribuer.

I.— LES INTERROGATIONS SUR LA DOTATION EN CAPITAL DE L'ÉTAT : UN « PLAN DE FINANCEMENT » ENCORE INCERTAIN

S'agissant d'un projet d'ampleur inégalée destiné à se dérouler sur une longue période, un grand nombre d'hypothèses de financement, reposant sur des chiffrages plus ou moins fiables, ont été avancées.

L'idée d'origine était que l'État dote le capital de la SGP à hauteur de 4 milliards d'euros et que l'établissement public puisse s'en prévaloir pour lever un emprunt d'une vingtaine de milliards sur quinze ans, pour une mise en service du réseau de transport à horizon 2025. La convergence du projet de réseau de transport public du Grand Paris avec le projet régional « Arc express » a modifié ce schéma.

Selon les estimations les plus récentes, le volet transport appellerait la mobilisation de 32,5 milliards d'euros au titre des infrastructures et de 4,5 milliards d'euros pour le matériel roulant. Le fonctionnement du réseau sera quant à lui à la charge du STIF, pour un montant estimé à 800 millions par an.

En retour, le réseau permettrait de créer entre 15 000 et 20 000 emplois par an pendant quinze ans.

La dotation budgétaire de l'État de 4 milliards d'euros devrait être apportée à la SGP au fur et à mesure de la constatation des besoins, à compter de 2014.

Bien que le Gouvernement ait plusieurs fois réitéré sa détermination à la libérer, certaines personnalités auditionnées redoutent que « *Bercy ne la lâche qu'au compte-gouttes* »...

II.— LE POINT CRUCIAL DE L'AMÉNAGEMENT DES GARES : UNE HYPOTHÈQUE À LEVER

De l'avis de la plupart des personnalités auditionnées par vos Rapporteurs, la question du financement de l'aménagement des gares ⁽¹⁾ reste non résolue et, partant, « embarrassante ». Bien que les estimations varient à la mesure de la diversité des situations à traiter, on peut raisonner sur la base d'un coût unitaire moyen d'au moins 80 millions d'euros pour chaque gare du réseau.

En principe, les 57 gares créées *ex nihilo* au titre du réseau de transport public du Grand Paris seront financées par la SGP. Qu'en sera-t-il, par contre, des gares existantes d'interconnexion, en particulier celles qui appartiennent au réseau ferré national ⁽²⁾ ? Or certaines, comme celle de La Défense ou de Saint-Denis Pleyel devront être lourdement restructurées, au prix de travaux extrêmement complexes et coûteux. Il semble que tout ce qui impacte le réseau ferré national ne soit pas à ce jour financé et cette lacune devra être comblée. Le « tour de table » sur les gares n'est pas bouclé et devra l'être rapidement.

Au cours de son audition par vos Rapporteurs le 5 avril 2011, le préfet Canepa a confirmé que, de son point de vue, s'il était établi que la SGP « *amenait les quais* », l'aménagement des gares serait bien à la charge des collectivités ⁽³⁾. Le préfet de région engage à mener une réflexion approfondie sur les gares du réseau de transport public du Grand Paris, en se souvenant que le Paris haussmannien s'est constitué autour de ses gares-monuments, envisagées comme des lieux de vie, de passage et de centralité. S'agissant du nouveau réseau, il est souhaitable que les gares assument des fonctions commerciales et privées procurant des ressources pour contribuer à une part du coût des infrastructures. Un groupe de travail s'est du reste constitué en liaison avec la Caisse des dépôts et consignations pour établir les montages financiers appropriés.

En outre, pour tout projet de gare définitivement arrêté, sera constitué un comité de pilotage associant l'État – souvent représenté par un sous-préfet –, le STIF, la SGP et les élus concernés. L'objectif principal de cette démarche est que

(1) Le terme de « gare » a été préféré à celui de « station », lequel renvoie plutôt au modèle d'un réseau urbain intra-muros.

(2) Lors de son audition par vos Rapporteurs, le 4 mai 2011, M. Marc Véron, alors président du directoire de la SGP, a confirmé qu'aux termes de la loi du 3 juin 2010, qui est une loi de spécialisation, tout ce qui ne relève pas directement du réseau de transport public du Grand Paris ne sera pas financé par la SGP, créée à cette fin principale. En conséquence, toutes les nécessités induites telles que les gares devront trouver un financement extérieur à la SGP. De l'avis de M. Véron, s'agissant des gares, le rôle de la SGP consiste à financer les quais, les couloirs de circulation et les sorties au niveau du trottoir.

(3) Au cours de son audition par vos Rapporteurs, la directrice générale du STIF a posé la question en ces termes : « La SGP se contentera-t-elle de 'faire la boîte' ou participera-t-elle aussi à la constitution de la gare en véritable pôle d'échanges – accessibilité, interconnexion, maillage, rabattements ? »

les enquêtes publiques soient abordées dans un climat de coopération et il est bien prévu de constituer un comité de pilotage par gare, même lorsqu'une même commune en accueille plusieurs comme c'est le cas de Villejuif par exemple.

S'agissant du quasi doublement du nombre total de gares par rapport au projet initial, la question peut être envisagée de plusieurs manières. Si cela peut affecter la vitesse de circulation du réseau, contrairement à l'idée de départ de relier rapidement quelques grands pôles d'activité, les usagers peuvent aussi tirer un bénéfice direct de ce meilleur maillage. En effet, la plus grande proximité des gares – de départ ou de destination – qui en découle compense dans une certaine mesure la moindre vitesse de circulation des trains.

III.— L'ARC « EST PROCHE » OU « RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE STRUCTURANT » OU « LIGNE ORANGE »

Le 18 novembre 2010, le Conseil général de Seine-Saint-Denis a voté une délibération prévoyant qu'une deuxième boucle à l'Est, plus proche de Paris que celle – non remise en cause⁽¹⁾ – passant par Clichy-Montfermeil, devait venir s'inscrire dans le réseau de transport public du Grand Paris. Le ministre en charge du Grand Paris, M. Maurice Leroy, ministre de la ville, a alors missionné un membre de la DATAR, M. Pascal Auzannet – entendu par vos Rapporteurs le 4 mai 2011 – pour examiner cette hypothèse.

L'accord entre l'État et la Région du 26 janvier 2011 stipule que la réalisation de ce segment ne doit pas conduire à augmenter l'enveloppe de 2 milliards d'euros dévolue à cette partie du réseau. Or les premières estimations ont fait apparaître un coût prévisionnel de 3,7 milliards, soit près du double de l'estimation de départ. Un temps évoquée, la possibilité de réduire la longueur des quais pour contenir les coûts a été définitivement écartée, les élus de l'Est parisien refusant unanimement un métro « au rabais » pour des territoires déjà trop souvent délaissés.

À l'appui de sa démonstration en faveur d'une possible réduction de la longueur des quais, aujourd'hui définitivement écartée, M. Auzannet a fait valoir à vos rapporteurs que la longueur de 120 m, retenue dans le schéma du RTPGP, se situait dans la fourchette haute de l'existant, comme l'indique le tableau suivant :

(1) Compte tenu de la philosophie générale du projet, il ne saurait être question de remettre en cause un tronçon qui participe au premier chef de l'objectif de désenclavement des zones les plus sensibles de la région francilienne.

	Longueur du quai
Métro de province	52 m
Arc Express (dans le projet initial du STIF)	55 m
Proposition Auzannet pour certains tronçons de l'arc Est	60 m
Métros étrangers	60 à 70 m
Métro parisien	75 m
Proposition Auzannet pour le reste du RTGP	90 m
Position de la SGP	120 m

Lors de son audition par vos rapporteurs, le 18 mai 2011, M. Christian Favier, président du Conseil général du Val-de-Marne, a indiqué que le financement de l'arc Est proche, s'il restait posé, progressait : on arrive en effet à un potentiel de 2,9 milliards, comprenant les 2 milliards de l'enveloppe initiale et 900 millions « économisés » par la Région au titre de l'arc Sud. Il reste des marges d'économies à réaliser, en adoptant notamment la méthode des tranchées couvertes, moins onéreuse que le recours à un tunnelier.

Au cours de son audition par vos Rapporteurs, le 13 juillet 2011, M. Claude Bartolone, président du conseil général de Seine-Saint-Denis, a justifié la nécessité de l'arc Est proche – la future « ligne orange » – en faisant valoir que l'augmentation de la fréquentation des transports en commun dans le département irait toujours plus vite que la modernisation des lignes radiales du métro (lignes 13, 14, 12, ...).

Le Syndicat des transports d'Île-de-France a voté, le 5 octobre 2011, une convention de financement permettant de réaliser, pour 20 millions d'euros, les premières études de la ligne « orange » du Grand Paris express, vouée à assurer de nouvelles connexions entre l'Est et le Nord de Paris. Longue d'environ 29 kilomètres, la ligne orange reliera les stations Champigny-Centre et Noisy-Champs à la station Saint-Denis Pleyel. Son coût est estimé à 3,7 milliards d'euros.

IV.— L'INTERVENTION DU STIF

La coordination entre le STIF et la SGP se justifie à plusieurs titres :

- Le schéma d'ensemble mentionne les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public dont le STIF est responsable en tant qu'AOT.
- Le RTGPE et les réseaux structurants (sous maîtrise d'ouvrage STIF) qui le complètent, doivent faire l'objet d'une réflexion commune quant à leurs modalités techniques, de service et d'exploitation.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la SGP est effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désigne l'exploitant.
- Les matériels roulants sont acquis par la SGP puis transférés en pleine propriété au STIF qui les met à la disposition des exploitants.

Dans ce cadre, la SGP associe le STIF à la mise en œuvre du RTGPE dans les conditions suivantes :

- La SGP et le STIF s'accordent sur des modalités d'information réciproque de leurs projets.
- Le STIF participe dès à présent aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la SGP.
- Le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne.

L'avis préalable du STIF est recueilli sur divers aspects du projet (schéma d'exploitation, principales caractéristiques des infrastructures, principales caractéristiques des systèmes et des matériels roulants). Cet avis permet en particulier au STIF :

- de veiller à la cohérence d'ensemble des services, à l'impact sur le financement de l'exploitation, au coût d'achat et d'entretien des matériels roulants, à l'impact sur ses propres projets ;
- de se prononcer préalablement aux décisions de la SGP, dans le respect des objectifs de délais fixés à la SGP.

Parallèlement, le STIF associe la SGP afin de veiller à la cohérence de la mise en œuvre des réseaux complémentaires au RTGPE inscrits dans le schéma d'ensemble, notamment en ce qui concerne le réseau complémentaire structurant.

Une convention sera conclue par la SGP et le STIF afin de préciser ces modalités de coordination.

V.— L'ÉVOLUTION DE LA TAXE SUR LES BUREAUX ET LES AUTRES RECETTES

FINANCEMENT DE LA SGP JUSQU'EN 2013 (en millions d'euros)

Taxe sur les bureaux	118
Taxe spéciale d'équipement	117
IFER RATP	61
Total des ressources fiscales	296

Au-delà de 2013, les ressources fiscales de la SGP seront de l'ordre de 391 millions d'euros, compte non tenu des ressources budgétaires. En marge de ce financement, la modernisation de la redevance pour création de bureau devrait rapporter de 60 à 80 millions d'euros, affectés à la Région. La loi de finances rectificative pour 2010 du 29 décembre 2010 a aussi procédé à la modernisation du versement transport (VT), affecté au STIF.

• La modernisation de la taxe sur les bureaux ⁽¹⁾

Le Parlement a décidé une réforme du zonage, par la création d'une zone 2 « Unité urbaine de Paris », censée procurer un surcroît de produit de l'ordre de 39 millions. Parallèlement, la taxe serait étendue aux zones de stationnement, le produit attendu étant de 19 millions. Il a également été décidé de supprimer la dérogation pour les entreprises implantées en DSU, soit 38 millions, et d'augmenter de 40 % l'ensemble des tarifs, ce qui représente une recette supplémentaire de 118 millions.

Au total, l'actualisation de la taxe sur les bureaux devrait rapporter 236 millions d'euros dès 2011. Toutefois, l'ensemble de cette somme ne sera pas affecté à la SGP ; compte tenu du plafonnement de la part régionale, 23 millions iront à la Région et 213 millions à la SGP.

Enfin, un préciput de 95 millions a été voté en loi de finances pour 2011 pour les années 2011 à 2013 afin de financer la « bosse » de l'ANRU. Au final, la SGP percevra donc 118 millions (213 M€ - 95 M€) de TSB pendant trois ans ⁽²⁾.

• La taxe spéciale d'équipement

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la prévision de ressources de la SGP au titre de la TSE est estimée à 117 millions d'euros. La TSE a la même assiette que les impôts directs locaux de la zone de compétence de l'établissement

(1) Pour mémoire, c'est la TSB qui alimente le fonds pour l'aménagement de la région d'Île-de-France (FARIF). De l'avis de plusieurs personnalités auditionnées, l'un de ses avantages est de montrer aux habitants des autres régions françaises que l'Île-de-France assume elle-même une part de son développement...

(2) Dans le cadre du PLF pour 2012, en cours d'examen au Parlement, le Gouvernement a présenté un amendement visant à plafonner les taxes affectées aux opérateurs de l'État, conformément à la démarche de réduction des déficits publics annoncée par le Premier ministre le 24 août dernier. Si le dispositif est adopté, la ressource versée à la SGP au titre de la taxe sur les bureaux risque de s'en trouver diminuée.

public foncier (EPF). L'EPF arrête un produit global, qui est ensuite réparti par fractions additionnelles à ces impôts directs locaux. La TSE « Grand Paris » se traduit par un taux additionnel de 0,14 % pour la taxe d'habitation, de 0,16 % pour la taxe foncière sur les propriétés bâties, de 0,5 % pour la taxe foncière sur les propriétés non bâties et de 0,17 % pour la cotisation foncière des entreprises.

● Le versement transport en Île-de-France

Le VT, dont est redevable toute personne employant plus de 9 salariés, est perçu par les communes et les EPCI compétents en matière de transport urbain, les AOTU. En Île-de-France, le produit est versé au STIF.

Avant l'adoption de la loi de finances rectificative pour 2010, le zonage du VT en Île-de-France était le suivant :

Zone	Taux exprimé en % des salaires	Départements
zone 1	2,6 %	Paris Hauts-de-Seine
zone 2	1,7 %	Seine-Saint-Denis Val-de-Marne
zone 3	1,4 %	Essonne Yvelines Val-d'Oise Seine-et-Marne

Après la parution du décret d'application de la loi de finances rectificative pour 2010, le taux de VT, exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2531-3 du code général des collectivités territoriales, est fixé par le STIF dans les limites de :

Zone	Taux exprimé en % des salaires	Collectivités
zone 1	2,6 %	Paris Hauts-de-Seine
zone 2	1,7 %	Communes, autres que celles de la zone 1, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'ÉTAT pris avis du STIF, en tenant compte notamment du périmètre de l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE
zone 3	1,4 %	Autres communes de la région d'Île-de-France

L'évolution du taux applicable dans les communes passant de la zone 3 à la zone 2 est progressivement mise en œuvre par tiers sur trois ans.

• La redevance pour création de bureaux

Due une seule fois et affectée à la Région, la redevance pour création de bureaux a été modifiée par la loi de finances rectificative pour 2010 parallèlement à la taxe annuelle, comme suit :

– augmentation des tarifs dans une proportion similaire à celle de la taxe annuelle ;

– actualisation des zonages identique à la taxe annuelle (zone 2 correspondant à l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;

– extension de l'assiette aux locaux commerciaux et de stockage avec possibilités d'exonérations.

Le produit supplémentaire escompté de ces évolutions est de l'ordre de 60 à 80 millions d'euros, le produit de la redevance étant lui même variable d'une année sur l'autre.

• L'IFER « RATP »

Créée par l'article 11 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux dit « RATP » est assise sur le matériel roulant utilisé sur les réseaux de voyageurs en Île-de-France. En 2010, le STIF a acquitté l'IFER pour un montant de 61 millions d'euros. Par le protocole d'accord du 26 janvier 2011, l'État s'engage à compenser à la Région le manque à gagner résultant du remplacement de la TP par le couple contribution économique territoriale (CET)-IFER. Le montant de cette compensation représente environ 73 millions par an.

• Les autres recettes

Parmi les autres recettes envisageables, il convient de citer la TIPP Grenelle – à laquelle la région n'était pas éligible à l'origine –, le relèvement des amendes de stationnement, l'éco-redevance poids lourds à moyen terme, une affectation partielle du produit de la taxe de séjour adossée aux nuitées d'hôtel.

Le contrat de projet État-Région (CPER) a également été revu à la hausse à hauteur de 1,094 milliard d'euros.

Une controverse persiste sur l'efficacité de la taxation des plus-values foncières réalisées du fait de la réalisation du réseau de transport public : alors que certains continuent d'y voir une source de financement potentielle tout à fait « robuste » – à l'image de ce qui aurait été réalisé au Japon ou en Allemagne –, d'autres en contestent l'efficacité et refusent d'y voir une ressource crédible, à même notamment de contribuer au financement de l'aménagement des gares.

Dans tous les cas, cette source de financement paraissait justifiée lors de son introduction dans la loi relative au Grand Paris et vos Rapporteurs regrettent sa suppression dans la loi de finances rectificative pour 2010.

QUATRIÈME PARTIE – DES QUESTIONS EN SUSPENS

I.— LES CHOIX TECHNIQUES : PNEU OU FER, AÉRIEN OU SOUTERRAIN, GRANDE CAPACITÉ OU MÉTRO LÉGER

A.— PNEU OU FER ?

À ce jour, la RATP exploite les deux modes et, compte tenu de leurs avantages et inconvénients respectifs (cf. tableau ci-dessous), les deux se valent. S'agissant du Grand Paris, la méthode pourrait être de privilégier le pneu pour l'amélioration des lignes existantes - prolongement de la ligne 14 en particulier - et le fer pour les lignes nouvelles en rocade.

Il faut tenir compte des attentes du client et du contexte : en zone peu dense et à fort enjeu environnemental (exemple de Saclay), le fer peut être préféré car il préserve mieux l'environnement cependant que les vibrations générées sont moins nuisantes qu'en zone très habitée ; si l'on passe sous la Tour de Pise, mieux vaut choisir le pneu !

Reste posée la question de l'interconnexion : raccordera-t-on facilement l'épine dorsale du réseau qu'est censée constituer la ligne 14 prolongée avec la rocade si l'une est sur pneu et l'autre sur fer ?

S'agissant des aspects techniques, vos Rapporteurs tiennent à souligner l'intérêt de *Metrolab*, incubateur en recherche et développement du métro de demain, co-piloté par Alstom et la RATP et bénéficiant notamment de financements du Grand emprunt.

	PNEU	FER
AVANTAGES	Sécurité : freinages d'urgence rapides et sûrs	Moins « énergivore » que le pneu (électricité et pneumatiques)
	Confort acoustique : génère moins de vibrations	Moins coûteux en exploitation
	Bien adapté aux opérations de rénovation et d'automatisation de lignes	Bien adapté aux opérations de création de lignes nouvelles – en particulier en zones peu denses – car plus respectueux de l'environnement
INCONVÉNIENTS	Plus « énergivore ⁽¹⁾ et moins respectueux de l'environnement	Nuisances liées aux vibrations
	Plusieurs millions de surcoût en exploitation	Zones de freinage plus longues (conséquence : on transporte moins de passagers en heure de pointe)
		Coûts de maintenance plus élevés

(1) Sur la ligne 14, la RATP est cependant parvenue à réduire de 15% la consommation d'électricité depuis la mise en service, en réglant plus finement la vitesse entre les stations : l'optimisation des vitesses permet de mieux récupérer l'énergie au freinage.

B.— LE GABARIT DU MATÉRIEL ROULANT

L'acte motivé élaboré par la SGP en application de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 décrit ainsi les options possibles en matière de matériel roulant :

« Le dimensionnement du système de transport est notamment conditionné par les choix de matériel roulant. Ces choix doivent permettre, d'une part, durant les premières années d'ouverture au public, d'adapter l'offre de transport à la charge dimensionnante de chaque ligne (charge déterminée à partir des études de trafic) et, d'autre part, pour le moyen et long termes après l'ouverture au public, de prévoir une réserve de capacité de transport.

Ainsi, le choix initial de trains à grande capacité – environ 1 000 voyageurs par train – est confirmé. Cette capacité est atteinte pour des trains dont la longueur est de l'ordre de 120 mètres pouvant être composés de huit voitures⁽¹⁾. Exceptionnellement, les tronçons dont la charge à l'ouverture est très inférieure à la charge dimensionnante pourraient être exploités, dans un premier temps, avec des trains de moindre capacité : ce serait le cas, par exemple, de la liaison Orly-Versailles.

La compatibilité avec le gabarit du tunnel existant de la ligne 14 avait orienté le choix initial d'un gabarit « métro » pour le matériel roulant du réseau de transport public du Grand Paris, soit une largeur de train de 2,45 mètres correspondant à la « norme » du métro de Paris.

Ce choix reste confirmé pour la ligne bleue, constituée en partie de la ligne 14 existante, pour laquelle la contrainte de compatibilité avec le tunnel existant est impérative.

Pour les autres lignes, le choix d'un gabarit plus large est possible, avec l'avantage d'une légère augmentation de la capacité des trains⁽²⁾. Un effet bénéfique en serait l'amélioration de la marge de capacité du réseau, qui passerait alors de 10 % à 25 % environ pour un train de 2,80 mètres de largeur, devenant ainsi plus proche de l'expérience des réseaux mondiaux existants.

Une vitesse de pointe d'au moins 100 km/h, comme envisagé initialement, a l'avantage de permettre une vitesse commerciale élevée, sous réserve que la longueur des intergares soit suffisante pour que le train atteigne réellement cette vitesse. Ainsi, sur la ligne bleue, le bénéfice attendu par une vitesse élevée du train pourrait ne pas être perceptible, du fait de l'augmentation du nombre de gares entre Orly et Pleyel et de la suppression du tronçon Pleyel Roissy : une vitesse de 80 km/h – comme sur le matériel existant de la ligne 14 – apparaît suffisante. Sur

(1) Avec des rames de 8 voitures/120 mètres/1000 passagers circulant selon des intervalles de 85'' à la pointe, on arrive à une capacité d'emport de 40 000 passagers par heure.

(2) Au cours de son audition par vos Rapporteurs, le 13 avril 2011, la directrice générale du STIF a plaidé pour un matériel roulant plus large qu'un métro car la fluidité des circulations qu'il autorise est un gage de régularité en ce qu'elle permet de mieux maîtriser les temps de changement en station. A contrario, si les stations sont engorgées aux heures de pointe, la régularité de la ligne en pâtit forcément.

le reste du réseau, une vitesse des trains proche de 120 km/h, vitesse que peuvent atteindre par construction les trains à roulement fer, apporterait un maintien, voire une augmentation de la vitesse commerciale, même avec l'ajout de gares supplémentaires.

Ainsi, excepté pour la ligne bleue ⁽¹⁾ du fait des contraintes existantes, le choix s'oriente vers un matériel roulant à grand gabarit et vitesse élevée. »

C.— LE SCHÉMA D'EXPLOITATION

En matière de schéma d'exploitation du RTGP, le président directeur général de la RATP a apporté à vos Rapporteurs les précisions suivantes : c'est un système en rocade complète autour de Paris qui doit être privilégié car il est le plus conforme aux besoins de tous les Franciliens, y compris les Parisiens. Alors que les flux Est-Ouest sont désormais mieux pris en compte, du fait notamment du milliard d'euros investi au profit de la ligne A du RER, il convient de porter une attention particulière aux flux de remontées Sud-Nord qui tendent à s'intensifier. Cela passe par une rénovation de la ligne B du RER, quelque peu archaïque et difficile à exploiter alors qu'elle achemine 800 000 voyageurs par jour. Il faut une grande dorsale Sud-Nord et l'optimisation de la ligne 14 au Sud – complétée par un renforcement de la ligne 7, possiblement automatisée – est donc urgente.

L'idée d'une exploitation du réseau 24 heures sur 24 sur certains tronçons, avec au moins un train par heure à certaines heures de la nuit, serait justifiée par les besoins spécifiques de certaines zones (zone d'emplois de Roissy, aéroports, M.I.N. de Rungis, ...).

Au plan technique, il conviendrait aussi de prévoir des segments avec des tunnels à plus de deux voies pour permettre aux trains directs de doubler les plus lents.

Lors de son audition par vos Rapporteurs, le 7 juillet 2011, M. Vincent Éblé, président du conseil général de Seine-et-Marne, a fait valoir que lorsque les ruptures de charge ne pourraient être évitées, il serait souhaitable qu'elles puissent être optimisées sous la forme de correspondances de quai à quai.

II.— LE PHASAGE DES OPÉRATIONS DE TRAVAUX

Au cours des auditions, vos Rapporteurs ont été sensibilisés à l'existence d'une controverse sur le calendrier des opérations de travaux liées à la réalisation du projet du Grand Paris.

Alors que certains acteurs préconisent une déclinaison du programme en phases successives clairement identifiées, déterminées en fonction de l'urgence ou de l'état d'avancement des travaux à effectuer, d'autres entendent « *attaquer le*

(1) La ligne bleue, de l'aéroport d'Orly à Saint-Denis Pleyel, sera intégralement réalisée en souterrain.

chantier sur tous les fronts » simultanément, de manière à éviter que certains tronçons, repoussés à la fin du planning, ne voient jamais le jour comme cela a pu être déploré dans le passé pour certains projets, notamment autoroutiers. Au cours de son entretien avec vos Rapporteurs du 2 mars 2011, M. André Santini, président du conseil de surveillance de la SGP, a en outre établi un lien entre le calendrier des travaux et l'acceptation du projet par la population francilienne : *« L'objectif, c'est que les travaux démarrent vite et sur plusieurs fronts, de manière à ce que l'opinion publique reste mobilisée sur le projet. »*

Dans l'acte motivé pris en application de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, la SGP apporte les précisions suivantes sur le calendrier du projet :

« La SGP, maître d'ouvrage du projet de transport du Grand Paris, a fait le choix de ne pas réaliser le réseau secteur après secteur, mais de mettre en œuvre de façon coordonnée l'ensemble des lignes du réseau, à l'exception des liaisons dont la réalisation est prévue au-delà de 2025. Cette mise en œuvre coordonnée n'empêche pas une concentration des moyens sur certains secteurs, afin d'être en mesure de mettre en service des tronçons du métro automatique du Grand Paris dès 2018. »

« De façon concrète, la SGP élaborera des séquences de mise en œuvre sur des périodes de trois ans, qui devront être soumises à son conseil de surveillance. »

Dans l'état actuel des discussions, il semble qu'un consensus se dégage sur le caractère prioritaire de la réalisation de l'Arc Sud, en particulier le tronçon reliant Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, ainsi que sur le prolongement de la ligne de métro n° 14, sous maîtrise d'ouvrage du STIF, dont les principales études préalables ont déjà été réalisées.

III.— L'INSCRIPTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DANS UN PROJET D'AMÉNAGEMENT PLUS VASTE DE LA RÉGION CAPITALE : LES PARIS DU GRAND PARIS (UN PROJET D'AMBITION NATIONALE, EUROPÉENNE ET MONDIALE)

Lors de son audition par vos Rapporteurs, le 13 juillet 2011, M. Claude Bartolone, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis a conseillé aux différents acteurs du projet de veiller à certaines de ses caractéristiques les plus originales : nulle part au monde, en effet, la ligne de transport ne fixe la limite du développement et il faudra donc être attentif, en particulier pour ce qui concerne l'arc Sud et la ligne verte sur le plateau de Saclay, à ce que la zone à aménager se densifie des deux côtés de la voie. Parallèlement, tout doit être fait pour lutter contre l'étalement urbain, qui coûte cher et repousse les plus défavorisés sans cesse plus loin vers la périphérie. Moins connoté que celui de ville dense, le concept de « ville intense » doit être retenu. Il faut veiller à ce que l'explosion des prix du foncier dans les zones bien desservies et bien équipées ne renvoie pas aux franges – en l'occurrence à l'Est – tout ce qui semble

indésirable – populations pauvres, infrastructures de logistique, centres de traitement des déchets, etc. Le levier à actionner pour maîtriser ces mouvements, ce sont les transports, qui conditionnent tout. C’est par une irrigation raisonnée de la zone intense que les transports permettront un développement urbain équilibré.

Dans son discours à la Cité de l’architecture et du patrimoine du 10 octobre 2011 sur le thème « *Le Grand Paris, quatre ans après* », le Président de la République a fait part de sa décision de demander à la DATAR d’identifier les territoires susceptibles de se raccrocher à la dynamique du Grand Paris. Qu’il s’agisse du « Grand Lyon », du « Grand Marseille » ou du « Grand Lille », plusieurs métropoles régionales françaises ont d’ores et déjà fait part de leur souhait d’envisager une déclinaison locale de la démarche du Grand Paris et/ou en synergie avec celle-ci.

Un exemple d’ambition environnementale : la Forêt de Pierrelaye

L’objectif est de planter, au cœur de la plaine de Pierrelaye, une nouvelle forêt de 1 000 hectares. Le boisement de ce territoire est en effet apparu, dans le cadre du projet du Grand Paris, comme une solution adaptée pour valoriser une zone naguère utilisée comme champ d’épandage des eaux usées brutes de l’agglomération parisienne. En accord avec les représentants de la profession agricole, la plantation de la forêt interviendra à compter de 2017, dans la plaine de Pierrelaye-Bessancourt, située au cœur de la ceinture verte d’Île-de-France, entre les forêts domaniales de Saint-Germain-en-Laye, dans les Yvelines, et de Montmorency, dans le Val-d’Oise. Aux franges de la forêt seront construits près de 8 000 logements. Une plantation expérimentale pourrait être lancée avant la fin de l’année 2011 : ce seraient les premiers arbres du Grand Paris.

Les grands ports du Grand Paris : le développement de la Vallée de la Seine

Le Havre a vocation à s’affirmer comme la façade maritime du Grand Paris en devenant un port de rang mondial. Il est en effet remarquable que nombre de « villes monde » sont des métropoles portuaires, qu’il s’agisse de New York, Tokyo, Londres, Hong-Kong, etc. Dans cette perspective, la réforme portuaire de 2008 tend à renforcer l’attractivité de la place portuaire havraise en rationalisant l’organisation du port et en y favorisant l’investissement. Le Grand port maritime (GPM) du Havre a d’ores et déjà élaboré un plan stratégique au titre duquel 400 millions d’euros ont été investis depuis cinq ans.

Plusieurs mesures ont également été prises pour faire de l’axe Seine une voie de sortie optimisée des marchandises du port du Havre. Le financement de la liaison ferroviaire Serqueux-Gisors, axe de fret majeur pour le port du Havre, est assuré et Réseau ferré de France va engager les travaux au début de l’année prochaine. 140 millions seront également mobilisés pour la plateforme multimodale destinée à permettre de constituer des trains de fret au cœur même du port du Havre.

La relance de la place portuaire havraise s’articule avec la finalisation du canal Seine Nord Europe et la réalisation d’un nouveau port à Achères, dans les Yvelines. Le démarrage du chantier, fin 2012, permet de compter sur une mise en service en 2017.

Enfin, le processus de réalisation de la nouvelle LGV Paris Normandie qui mettra Le Havre à 1 heure 15 de Paris progresse : le débat public a été lancé au début du mois d’octobre dernier, une mission de financement a été constituée et l’objectif est de démarrer les travaux en 2015 pour une mise en service deux ans plus tard.

En matière de protection environnementale, il convient de distinguer :

– l'évaluation environnementale⁽¹⁾, menée par la SGP à la demande du Parlement pour l'ensemble du projet de réseau de transport public du Grand Paris, laquelle comprend les sections communes avec « Arc express » ;

– l'étude d'impact présentée à l'appui de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP), laquelle ne peut être menée qu'une fois arrêté le tracé définitif.

Les sections d'« Arc express » non reprises dans le projet de « Grand Paris Express » sont couvertes par les travaux réalisés par la région d'Île-de-France à l'appui de l'élaboration du SDRIF de 2008, au titre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

IV.— LA PARTICIPATION DE TOUTES LES PARTIES INTÉRESSÉES AUX CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

A.— LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : UN DISPOSITIF BIEN ENGAGÉ

Au cours de son audition par vos Rapporteurs le 5 avril 2011, M. Daniel Canepa, Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris, en charge de la discussion des CDT avec les collectivités intéressées a livré une analyse globale du dispositif. Il considère notamment que le nombre de 17 CDT, bien que non figé, semble assez pertinent et qu'il est somme toute assez peu vraisemblable que l'on dépasse une vingtaine de contrats. Trop de demandes auraient posé un problème de faisabilité, pas assez auraient marqué l'échec de la démarche : on a donc atteint un point d'équilibre, dans la mesure où à chaque contrat doit correspondre un territoire à fort potentiel de développement. Il convient donc de stabiliser la phase d'identification des besoins et d'éviter de gonfler artificiellement le nombre de CDT.

L'approche évolue : à l'origine, il avait été imaginé que le contrat de développement territorial porterait sur un espace identifié en fonction de la présence d'une gare du nouveau réseau de transport du Grand Paris⁽²⁾. L'intervention des élus a permis de changer d'échelle puisque l'on raisonne désormais en appréhendant un schéma de développement territorial, au sein duquel peuvent être conclus des CDT cohérents entre eux. Il faut éviter la mise en concurrence des visions et des échelles pour passer harmonieusement de l'échelon local à la « ville-monde ».

(1) La démarche a été initiée très en amont de la promulgation de la loi, dès l'été 2009, car il convenait de disposer d'un cycle biologique complet pour envisager tous les effets potentiels du projet sur la faune et la flore locales. Grâce à la bonne coopération de l'Autorité environnementale, l'étude a été remise début juillet 2010 et l'avis sur ce document de 800 pages a été rendu un mois après.

(2) Au final, vos Rapporteurs observent que l'on aura au moins trois fois plus de gares que de CDT : l'équation (1 gare = 1 CDT) n'a donc plus cours.

Dans nombre de situations, les CDT sont perçus comme un moyen de régler des difficultés d'organisation territoriale qui existent depuis longtemps. Plusieurs cas de figure se présentent :

– dans certains territoires, comme au Bourget, la réflexion d'aménagement concerté est engagée depuis longtemps ;

– dans d'autres, le CDT se « greffe » sur une opération d'intérêt national (OIN) et bénéficie de l'existence préalable d'un établissement public d'aménagement (EPA) ;

– enfin, certains territoires sont déjà organisés en l'absence d'OIN – comme la vallée de la biotechnologie – car il y a des axes de travail communs.

Le pari serait de mettre en œuvre au moins 3 contrats de développement territorial dès le début de 2012, la négociation des 14 autres devant se poursuivre dans le courant de l'année pour une signature début 2013, sans préjudice de la mise au point de nouveaux contrats tels que le CDT du Nord Seine-et-Marne concernant la zone de Roissy CDG dans ce département.

B.— LES DIFFICULTÉS LIÉES AUX CDT

Une première difficulté est inhérente à la loi du 3 juin 2010 : on a multiplié les consultations et le nombre d'avis à recevoir, en particulier lorsqu'interviennent des modifications d'urbanisme qui appellent des enquêtes publiques. Dès lors, le calendrier devient aléatoire puisque d'éventuelles incompatibilités obligerait à des procédures complémentaires. Cela peut se révéler frustrant pour les territoires qui souhaiteraient bénéficier d'un CDT mais finissent par y renoncer du fait du caractère non maîtrisable des délais induits.

Il convient de bien distinguer les CDT d'une démarche classique d'intercommunalité. Le contrat de développement territorial correspond à un projet d'avenir destiné à un territoire. Il n'impose donc pas aux communes concernées de se constituer en intercommunalité, les deux démarches n'étant pas liées.

La temporalité des CDT peut sembler artificielle car ils s'inscrivent dans un horizon à quinze ans. Or il faut bien comprendre qu'il est impossible de décliner des actions sur une telle échéance. Si la logique de long terme a du bon, il serait raisonnable de prévoir des clauses de réexamen à quatre ou cinq ans.

Parmi les autres points souvent abordés au cours des auditions, en particulier par les présidents des conseils généraux de la région, il convient de noter que le comité de pilotage des CDT devra envisager un « mode d'emploi » pour associer les départements concernés et la région. Les présidents des exécutifs départementaux regrettent que les départements ne soient pas formellement signataires des contrats, la simple possibilité d'être « associé » à la signature

restand juridiquement fragile – puisqu'elle procède surtout d'une interprétation bienveillante du préfet de région – et insuffisante, dans la mesure où le département est de toute façon voué à participer au développement des zones concernées par un CDT. Si l'on attire de l'activité et que l'on fait du logement, pourra-t-on se passer de collèges ou d'aménagements de voirie ?

C.— LES MOYENS DISPONIBLES POUR METTRE EN ŒUVRE LES CDT

L'ensemble des directions des services de l'État en région sont mobilisées, qu'il s'agisse des DRIEA, des DIRECCTE, des DREAL ou des DRAC. Il est aussi prévu de s'appuyer sur les services locaux, les directions interministérielles, les préfets de département, les sous-préfets, les établissements publics, etc.

Il serait bon que les CDT puissent être incarnés par un interlocuteur identifié mais les moyens humains adaptés sont parfois difficiles à dégager. Compte tenu de la contrainte des délais et du travail à accomplir, un renforcement des moyens humains serait bienvenu et la cible d'au moins 10 chargés de mission CDT, à niveau de responsabilité adéquat, semble raisonnable, le besoin d'un chargé de mission par contrat n'étant pas établi.

Il n'y a pas de crédits « fléchés » CDT. Il conviendra donc d'orienter tous les moyens financiers de droit commun, avec les répercussions sur les CPER qui en découleront.

D.— LE DÉVELOPPEMENT CONCERTÉ DES TERRITOIRES AU TRAVERS DES CDT

Le projet du Grand Paris vise à faire émerger une métropole multipolaire bâtie autour d'une dizaine de territoires stratégiques dont certains commencent à se structurer. Le développement territorial passe par une action concertée de l'État et des collectivités concernées. D'ici la fin de l'année 2012, 17 contrats de développement territorial (CDT) seront signés par le préfet de région. Ils tendent à fixer des orientations de développement pour les quinze ans à venir.

Les principaux territoires impactés par un CDT concernent :

– au Nord : le pôle aéronautique du Bourget, avec, notamment, l'installation d'Eurocopter à Dugny ; la cité du cinéma à Saint-Denis Pleyel, sous l'impulsion de M. Luc Besson ; le cluster « territoire de la création » sur les industries créatives et culturelles à La Plaine Saint-Denis ; le projet Aéroville à Tremblay-en-France ; le territoire Val de France – Gonesse, dans le Val-d'Oise ; enfin, le projet du Nord Seine-et-Marne autour de la gare terminale du Grand Paris Express au Mesnil-Amelot pour le tronçon desservant l'aéroport de Paris CDG ;

– à l'Est : à la cité Descartes, le cluster « ville durable » qui accueillera dès 2012 des unités de recherche du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

– à l’Ouest : plusieurs projets à la Défense, dont l’Arena à Nanterre en 2014, la tour Phare à Puteaux et les tours Hermitage à Courbevoie en 2016 ; le pôle « Confluence Seine-Oise » ;

– au Sud, enfin, le plateau de Saclay, qui concerne 49 communes et constitue le projet scientifique emblématique du Grand Paris. Doté au total de 2,85 milliards d’euros (850 millions pour l’opération Campus, 1 milliard issu des investissements d’avenir et 1 milliard apporté par les autres acteurs), ce projet vise à faire émerger, sur un plateau qui rassemble 10 % de la recherche publique française, un cluster scientifique et technologique de rang mondial. Le pôle scientifique doit se constituer progressivement : six laboratoires d’excellence (soit 80 millions) et neuf équipements d’excellence (80 millions également) ont été retenus dans le cadre des investissements d’avenir.

V.— LE VOLET LOGEMENT : NÉCESSITÉS ET INCERTITUDES

En vue de tenir l’objectif – ambitieux dans le contexte actuel – fixé dans la loi de construire 70 000 logements par an dans le cadre du Grand Paris, plusieurs obstacles doivent être levés. Ainsi, il est indispensable de poursuivre la réforme du droit de l’urbanisme en levant les freins réglementaires à la construction pour augmenter les droits à construire. Cette réforme doit s’accompagner d’une libération des réserves foncières publiques, qui devrait permettre de réaliser au moins 50 000 logements d’ici 2016.

Il convient, avec la collaboration des communes concernées, d’identifier dans les contrats de développement territorial les secteurs les plus appropriés pour la réalisation de programmes de logements, en retenant parmi les critères prioritaires leur bonne accessibilité à un réseau de transport en commun correctement interconnecté. Pour les financer, la voie de la dotation globale de fonctionnement (DGF) ne doit pas être négligée : sur le montant global de DGF dévolu aux seules communes franciliennes, il est envisageable d’opérer un préciput au profit de celles qui bâtissent. Ces communes doivent en effet être accompagnées car leurs charges financières risquent d’augmenter fortement, du fait notamment de la nécessité de nouveaux équipements collectifs associés aux programmes résidentiels. L’expérience des villes nouvelles enseigne que l’implantation de logements sans équipements associés donne de mauvais résultats. Toutefois, dans le passé, lorsque l’on implantait un emploi dans une zone en urbanisation, le produit de taxe professionnelle lié à cet emploi permettait de financer les équipements publics liés au logement ; il s’établissait alors une sorte d’équilibre naturel qui n’a plus cours aujourd’hui.

Au cours de son audition par vos Rapporteurs, le 5 avril 2011, M. Daniel Canepa, Préfet de la région d’Île-de-France, a considéré que le volet logement avait vocation à être de mieux en mieux pris en compte : « *On est passé d’une vision très univoque du Grand Paris, centrée sur les transports, à une*

approche globale qui comprend à la fois le logement et le développement économique. La dimension « logement » du projet émerge de plus en plus. »

Dans la mesure où le SDRIF de 2008 fixe un objectif de 60 000 logements par an sur l'ensemble du territoire francilien, la marge de manœuvre pour atteindre la cible du volet logement du Grand Paris porte sur 10 000 logements et elle s'exerce dans l'aire des 17 CDT. Le dialogue avec les collectivités peut se nouer sur ces bases, dans l'idée de contractualiser le volet logement du Grand Paris et de mettre les PLH en cohérence avec les CDT, en veillant au bon équilibre entre bureaux – activités économiques au sens large – et logements, la répartition étant soumise à l'agrément de l'État.

Il convient d'aider les maires à tenir leurs engagements, en assouplissant, le cas échéant, certaines règles d'urbanisme par trop contraignantes – COS ⁽¹⁾, exposition au bruit, zones inondables, etc.). L'idée n'est pas de laisser faire n'importe quoi n'importe où mais d'encourager les maires bâtisseurs, y compris, avec les précautions nécessaires, dans les zones couvertes par les plans d'exposition au bruit (PEB) relatifs aux transports aériens.

VI.— LA DESSERTE DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

S'agissant de l'aéroport d'Orly, vos Rapporteurs se félicitent que le tracé retenu dans le schéma d'ensemble valide l'option d'une desserte sans rupture de charge depuis le cœur de Paris, *via* le prolongement de la ligne 14 au Sud. De même, l'aéroport du Bourget bénéficiera d'une gare dédiée sur la ligne rouge.

La desserte de la plateforme de Roissy et l'accès à ses nombreux emplois sont apparus comme des points de consensus forts dès les premiers temps du débat public. A ce titre, et au vu de son impact sur le dynamisme économique de l'ensemble de la région, la liaison vers et à partir de Roissy, c'est-à-dire de la gare terminale du Mesnil-Amelot, doit faire l'objet d'une mise en service rapide, dans la mesure où les contraintes techniques, liées notamment à la gare de Pleyel, le permettront.

Dans sa réponse à M. Yanick Paternotte, député du Val-d'Oise, lors de la séance de questions au Gouvernement du 2 novembre dernier, M. Maurice Leroy, ministre de la ville en charge du Grand Paris a réaffirmé l'importance de la desserte des aéroports : *« Le calendrier de réalisation des lignes du Grand Paris prévoit que la SGP commence ses enquêtes publiques sur l'ensemble des tronçons d'ici à fin 2012. Je confirme donc la volonté du Gouvernement de lancer sans*

(1) Cf. à cet égard le discours du Président de la République à la Cité de l'architecture et du patrimoine du 10 octobre 2011 : *« Dans tant de communes, l'offre et la densification du bâti sont aujourd'hui contraintes par des coefficients d'occupation des sols tout à fait insuffisants, par des tailles minimales de parcelles excessives et diverses mesures toutes défavorables à la densité. Comme si la densité était le mal absolu. C'est le niveau zéro de la réflexion architecturale (...) Comme si le quartier du Marais ou l'île Saint-Louis, dont les COS sont très élevés, étaient des lieux invivables, ce que nous savons tous. Comme si les ensembles de barres et de tours, dont les COS sont très faibles, étaient a contrario le summum de la qualité de la vie ! La densité, on l'oublie trop souvent, est la source de l'urbanité et de la convivialité. »*

attendre plusieurs chantiers de front, en prenant en considération le caractère éminemment stratégique de la desserte de nos aéroports internationaux. »

Une controverse assez vive a opposé les tenants d'un prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy – dont la RATP, qui estiment que la rupture de charge à Pleyel – confirmée dans le tracé définitif – n'est « pas raisonnable » – à ceux qui y sont hostiles, notamment pour des raisons techniques. Ces derniers ont fait valoir que la ligne 14 n'avait pas été conçue pour parcourir un trajet tel que la liaison Orly-Roissy et qu'il était toujours délicat de faire remplir à une infrastructure une fonction pour laquelle elle n'avait pas été conçue. En d'autres termes, extrapoler ce qui se passera sur une ligne de 50 km à partir de son fonctionnement actuel sur un parcours de 9 km seulement ne serait pas pertinent. En outre, les chances de réalisation des objectifs collatéraux du prolongement de la ligne 14, comme la désaturation de la ligne 13, s'en trouveraient affaiblies. Enfin, le vote par le Parlement d'un amendement organisant la liaison TGV Roissy CDG – Orly en passant par Marne-la-Vallée/Chessy (avec ensuite un arrêt supplémentaire ajouté à Sénart) permet d'avoir une liaison à grande vitesse entre les deux aéroports internationaux.

VII.— LA DESSERTE DU PLATEAU DE SACLAY

Plusieurs personnalités auditionnées par vos Rapporteurs considèrent qu'il y a urgence à agir car la communauté universitaire et scientifique et les acteurs socio-économiques sont extrêmement impatients de développer le plateau, élément majeur d'attractivité francilienne.

La solution la plus raisonnable consiste sans doute à écarter l'idée du métro à grand gabarit et à grande capacité initialement défendue par M. Christian Blanc car cela ne correspond pas aux prévisions de trafic. On n'accueillera pas 40 000 passagers/heure comme dans Paris, mais il faut pouvoir aller très vite avec un bon cadencement.

Cela oriente plutôt vers le modèle des *people movers*, navettes légères et automatisées (de type *Orlyval*), de surcroît plus respectueuses des sites qu'un système de métro lourd. Un simple bus à haut niveau de service (BHNS) ne semble pas suffisant, le tramway est trop lent et trop limité en capacité, un tram-train contraindrait à réutiliser les voies du RER C qui sont de piètre qualité : il faut donc aller vers un métro léger, la difficulté étant de calibrer le module pour ne pas se retrouver en excès de capacité.

L'accord du 26 janvier 2011 «acte» un désaccord sur la desserte du Plateau, ce qui est regrettable car il faudrait agir vite. Vos Rapporteurs font valoir que le désaccord portait sur l'idée de faire desservir le plateau par le même type de métro lourd que celui prévu pour le reste du réseau ; si d'autres options sont envisagées, il est possible d'en rediscuter.

S'agissant de la « ligne verte », d'Orly à Nanterre *via* Versailles, plusieurs gares supplémentaires ont été retenues : Antonypôle, Massy Opéra, Palaiseau, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory.

Une attention particulière sera accordée à la préservation des espaces naturels et agricoles du plateau de Saclay, conformément aux dispositions de l'article 35 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La réalisation de la ligne Orly-Versailles devra être compatible avec l'objectif de protection d'au moins 2 300 hectares de terres consacrées aux activités agricoles sur le plateau de Saclay ; le passage en aérien de la ligne devra être privilégié ⁽¹⁾ pour préserver le réseau hydrographique du plateau et favoriser l'insertion urbaine de l'infrastructure. Dans le secteur d'Antony, un tracé souterrain sera privilégié, en cohérence avec les dispositions qui seront prises pour le projet d'interconnexion Sud des TGV.

(1) Cela contraint à suivre le tracé des routes départementales, ce qui allonge le parcours : alors qu'il n'excédait pas 27 km, avec le mix souterrain-aérien, on arrive à 37 km.

CONCLUSION

– Quelques pistes de réflexion en vue de rendre tenables « les paris du Grand Paris »

En considération des différents éléments développés dans le rapport, vos Rapporteurs préconisent :

– que le « plan de financement » du projet du Grand Paris soit affiné, précisé et garanti dans la durée afin de fiabiliser la programmation des opérations ;

– que la question centrale des modalités de financement de l'aménagement des gares soit prise en compte ;

– que les choix techniques soient effectués dans le souci constant de garantir l'interopérabilité des réseaux et la compatibilité des matériels roulants ;

– qu'un calendrier précis des travaux soit arrêté, de manière à garantir leur faisabilité technique et à associer la population au déroulement du programme ;

– que les interventions de la SGP, du STIF et des autres opérateurs soient coordonnées dans un souci de complémentarité et de respect des prérogatives de chacun ;

– que les collectivités territoriales soient encore mieux associées à la réalisation du projet ;

– que soient précisés les objectifs du volet logement afin de mieux l'intégrer dans la problématique globale d'un aménagement équilibré de la région capitale ;

– qu'une décision intervienne rapidement quant à la desserte de l'aéroport de Roissy/Charles-de-Gaulle – en précisant notamment le devenir du projet « *CDG Express* » – de manière à ce que la liaison soit assurée dans des conditions comparables à celles qui prévalent dans les autres grandes capitales ;

– que les propositions financières issues du rapport Carrez soient mises en œuvre ;

– que les modalités de financement des charges de fonctionnement du réseau soient précisées ;

– qu'une adaptation législative soit apportée à l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 afin de prolonger le délai de signature des contrats de développement territorial.

– **Associer la représentation nationale à la conduite du projet**

En vue de garantir l'association de la représentation nationale au suivi dans la durée du projet du Grand Paris, vos Rapporteurs proposent que soit créé au sein de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire **un comité de suivi permanent sur le Grand Paris**, au sein duquel seraient représentés tous les groupes politiques et qui devrait être réuni au moins deux fois par an pour suivre l'avancement du dossier. Bien entendu, ce comité aurait toute facilité pour procéder aux auditions nécessaires, et, le cas échéant, se déplacer dans les territoires impactés par le projet du Grand Paris.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mercredi 23 novembre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport d'information de M. Yves Albarello et de Mme Annick Lepetit sur la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.



M. le président Serge Grouard. Je rappelle que notre commission a créé cette mission au début de l'année et je cède immédiatement la parole à ses deux rapporteurs.

M. Yves Albarello, rapporteur. Lors de la réunion tenue par notre commission le 19 janvier dernier, vous avez décidé de créer une mission de contrôle sur l'application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dont les rapporteurs, désignés par vos soins, sont ma collègue Annick Lepetit et moi-même. Depuis cette date, nous avons suivi de près l'application de cette loi, tant à travers la publication des textes réglementaires élaborés par le Gouvernement que grâce à de nombreuses auditions qui ont permis de mesurer le chemin parcouru depuis le vote de la loi d'une part, la clôture du débat public d'autre part.

Le rapport que nous vous présentons retrace ces dix-huit mois de travail intense. Il est ainsi très détaillé, non seulement en ce qui concerne l'évocation de la période écoulée mais aussi la problématique de plusieurs questions essentielles qui demeurent en suspens. Il se présente en quatre parties.

La première décrit comment un projet initial du Gouvernement, centralisé et conçu dans l'esprit des grandes opérations d'aménagement du territoire et d'intérêt national des débuts de la Cinquième République, est devenu un projet concerté, associant l'État et les collectivités territoriales, au premier plan desquelles figure la région avec son indispensable prolongement « transports » : le STIF. Le Parlement, notamment l'Assemblée nationale, et le débat public ont joué un rôle majeur dans cette transformation de la nature du projet et son acceptation au sein d'un très large consensus substitué à une situation conflictuelle issue du débat au Sénat. On notera particulièrement que cette évolution positive a permis le déblocage du SDRIF de l'Île-de-France qui se trouvait mis à l'arrêt depuis 2008.

La deuxième partie fait le point sur la production des textes réglementaires nécessaires à la bonne application de la loi. Jusqu'à présent, le calendrier a été respecté et les engagements ont été tenus. On peut estimer qu'ils continueront de l'être.

La troisième partie concerne le financement du projet, lequel soulève encore bien des incertitudes. D'une part, qu'en est-il exactement de la dotation en capital de 4 milliards d'euros promise par l'État ? A quel moment sera-t-elle versée et sous quelles modalités ? D'autre part, comment financera-t-on l'aménagement des gares, non prévu dans l'enveloppe initiale ? Ensuite, quelle sera l'ampleur de l'intervention du STIF et à quel niveau ? Enfin, peut-on estimer l'évolution des recettes fiscales prévues, surtout après la modification apportée à l'automne dernier par le Sénat et en fonction du contexte budgétaire actuel ?

La quatrième et dernière partie dresse la liste des questions importantes encore en suspens : techniques, comme le débat entre le fer et le pneu ; d'organisation, comme le schéma d'exploitation ; de calendrier, avec le phasage des travaux ; de vision d'aménagement d'ensemble, avec l'insertion du Grand Paris Express dans une démarche plus vaste ; de démocratie locale, avec la mise au point des contrats de développement territorial (CDT). Se posent aussi les problèmes du logement, avec l'objectif des 70 000 logements par an inscrit dans la loi, de la desserte prioritaire des trois grands aéroports internationaux (Roissy CDG, Orly et Le Bourget), et, enfin, de l'aménagement du plateau de Saclay.

Comme vous le voyez, nous nous sommes efforcés de ne rien oublier et nous ne pouvons que vous renvoyer au détail de notre rapport dont nous avons voulu qu'il soit le plus complet possible à ce jour.

En conclusion, si nous regrettons certaines lacunes, insuffisances et contradictions, notamment en ce qui concerne le volet financier du projet, le phasage dans le temps ou encore, et peut-être surtout, la perception incorrecte par l'opinion publique de l'intérêt national du projet, en revanche, nous constatons un certain nombre de sujets de satisfaction : la qualité du débat public ; le caractère concerté et partagé du Grand Paris Express ; le respect de l'environnement ; la complémentarité entre le Grand Paris Express et les réseaux actuels de transports ; le poids des collectivités territoriales dans le succès attendu du projet.

Dès lors, si le Grand Paris d'il y a deux ans avait pu inquiéter certains, le Grand Paris Express d'aujourd'hui doit être un élément moteur et fédérateur de l'Île-de-France au service du pays tout entier.

C'est pourquoi, il nous paraît nécessaire que soit constitué au sein de notre commission un comité de suivi afin de veiller à ce que cet objectif ambitieux, qui motivera la réalisation de travaux sur des années, fasse l'objet d'une attention particulière de l'Assemblée nationale, comme il se doit.

Mme Annick Lepetit, rapporteure. Comme l'indique notre rapport dès son premier chapitre et comme nous l'avons du reste vérifié tout au long de nos auditions, nous avons noté une évolution très conséquente depuis le vote de la loi. Comme vous vous en souvenez sans doute pour avoir participé au débat parlementaire, après avoir voulu plaquer sur la réalité francilienne un projet tout fait, le Gouvernement s'est enfin mis à l'écoute des élus locaux et des Franciliens.

S'il est ainsi « redescendu sur terre », on le doit pour une large part au débat public, dont la réussite a permis une prise de conscience générale, notamment au sein de la Société du Grand Paris, créée par la loi.

Avec le changement des hommes, c'est aussi la philosophie globale de la loi qui a évolué. On est ainsi passé d'une logique de train rapide visant à relier entre eux des pôles de compétitivité, telle que nous l'avait exposée Christian Blanc en son temps, à un train qui s'arrête en cours de route pour prendre des voyageurs, ce qui constitue une avancée ! Si seulement 40 gares étaient prévues dans le projet initial, le tracé final en valide 74, au bénéfice d'une desserte plus fine. D'un Grand Paris « hors-sol », nous en arrivons à un projet plus proche des gens – et par là plus à même de répondre aux problématiques du transport francilien, plus proche aussi des projets portés en parallèle par les présidents de conseil général ainsi que par la région d'Île-de-France. A deux reprises, un accord est du reste intervenu entre le ministre chargé du Grand Paris et le président de la région en vue d'acter les avancées en matière de transport, de logement et d'aménagement du territoire.

Si le projet semble aujourd'hui beaucoup mieux engagé qu'il y a dix-huit mois, nombre de sujets d'inquiétude demeurent et notre rapport s'attache à les retracer. Les principaux doutes concernent le financement du projet. Comme nous le faisait observer notre collègue Gilles Carrez lorsque nous l'avons auditionné, il n'y a toujours pas de plan de financement consolidé.

Plusieurs taxes ont été créées et un accord entre l'État et la région a été conclu le 26 janvier dernier mais cela ne sera pas suffisant pour financer les 35 milliards d'investissements annoncés et les charges de fonctionnement, dont on a tendance à moins parler alors qu'elles seront considérables.

Quelles qu'elles soient, les majorités, nationale et locales, qui auront à gérer le dossier dans les vingt prochaines années seront confrontées à cette réalité. Alors que le Grand Paris nous a toujours été présenté comme un projet d'ampleur nationale, voire mondiale, seuls les Franciliens sont mis à contribution. Les premières ressources affectées à la SGP – taxe sur les bureaux et taxe spéciale d'équipement – ne pèsent en effet que sur les entreprises et les ménages de la région. L'État a certes promis de verser 4 milliards d'euros de dotation en capital dès 2013 mais il conviendra de rester extrêmement attentifs à cet égard.

Comme y a insisté Yves Albarello, le phasage des travaux et des financements nous semble tout à fait indispensable, ne serait-ce que parce que l'on ne voit pas comment faire autrement ! Au Parlement comme dans les instances locales, nous sommes tous déterminés à améliorer les transports, le logement et l'aménagement du territoire. Tout doit donc être fait pour accompagner la mise en œuvre de la loi.

Alors que le nombre de gares a quasiment doublé, la question de leur financement reste cruciale. Le coût moyen d'une gare est évalué à 80 millions

d'euros et il est de notoriété publique que la SGP n'entend pas prendre à sa charge leur aménagement. Il faudra donc préciser la clé de répartition du financement de cette charge supplémentaire. Hors les gares « cathédrales » de La Défense ou de Pleyel, la SGP n'amènera que les voies et les quais.

Un autre sujet sensible concerne le calendrier et la déclinaison en phases successives de l'ensemble du programme. A travers toutes les auditions auxquelles nous avons procédé, nous n'avons pas pu obtenir un semblant de calendrier. Au moins le ministre a-t-il évolué, en indiquant que les travaux commenceraient là où les études étaient les plus avancées. C'est ainsi que sera vraisemblablement engagé en priorité le prolongement de la ligne 14, prévu de longue date par le STIF en vue de dé-saturer la ligne 13.

Je reviens d'un mot sur le conseil de surveillance de la SGP. Ainsi que s'y est engagé le ministre, nous souhaitons que le décret relatif à son fonctionnement soit modifié, en sorte que les élus qui siègent en son sein puissent donner une délégation de vote à d'autres élus, à l'égal de ce qui est prévu pour les ministres, lesquels peuvent déléguer leur droit de vote aux fonctionnaires qui les représentent. Nous demandons que le président de la région, le maire de Paris et les présidents des conseils généraux puissent se voir reconnaître cette faculté dans les meilleurs délais.

Je conclus par l'un des seuls désaccords qui m'opposent à Yves Albarello et qui concerne l'équilibre dans la représentation au sein du conseil de surveillance de la SGP entre l'État et les élus. Je n'ignore pas que la loi dispose que l'État y soit majoritaire. Compte tenu des évolutions qui sont déjà intervenues et de l'énorme travail entrepris entre l'État et les élus territoriaux, je souhaite qu'un meilleur équilibre entre l'État et les collectivités s'instaure au sein du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

Ce dont nous pouvons être certains, c'est que le dossier du Grand Paris Express continuera d'alimenter les débats de notre commission pour encore quelques années !

M. Yanick Paternotte. J'adresse tout d'abord mes félicitations aux rapporteurs pour leur travail, particulièrement intéressant pour un projet de cette nature en ce qu'il constitue un rapport d'étape. Je souscris du reste sans réserve à l'idée de créer un comité de suivi permanent sur le Grand Paris au sein de notre commission, d'autant plus utile que, comme l'indique le rapport, le phasage du programme reste encore bien flou. En réponse à la question que je lui avais posée à l'occasion d'une séance de questions au Gouvernement, le ministre m'a répondu que toutes les études et consultations allaient être lancées en même temps. Or la décision de commencer par l'arc Sud et de prévoir une rupture de charge à Pleyel me conforte plutôt dans l'idée que la desserte des aéroports n'est plus prioritaire et que l'on renonce ainsi à l'un des leviers essentiels de l'érection de Paris en « ville monde ». Quel est votre sentiment sur ce flou dans le calendrier ? Vos auditions vous ont-elles permis de le dissiper, au moins pour partie ?

Qu'en est-il du projet « CDG Express », dont j'entends dire régulièrement qu'il serait abandonné ? Avez-vous pu recueillir des informations sûres ou l'ambiguïté persiste-t-elle ? Si – comme je le pense – CDG Express était abandonné et si les tunneliers n'étaient pas mobilisés en priorité pour la desserte des aéroports, on passerait à côté de l'effet de croissance que le Grand Paris Express était sensé créer.

S'agissant enfin de la taxe spéciale d'équipement (TSE), je constate que le Val-d'Oise va devoir s'en acquitter alors que le réseau ne le concerne pratiquement pas : comment explique-t-on au contribuable qu'il va devoir payer, pendant trois ans au moins, sans ne rien voir venir avant 2023 ? C'est juste inexplicable, invendable et à la limite scandaleux !

M. Jean-Paul Chanteguet. Je remercie à mon tour les deux rapporteurs pour le travail accompli. Comme cela a été dit, le projet de Grand Paris dont nous débattons aujourd'hui diffère sensiblement de celui qui avait été présenté il y a quatre ans puisqu'il fait la synthèse entre l'approche de la région et celle du Gouvernement. S'agissant du financement, je rappelle les ordres de grandeur : environ 12 milliards d'euros pour l'amélioration du réseau existant et plus de 20 milliards pour créer le nouveau réseau de métro automatique en rocade. Le plan de financement repose sur une dotation de l'État de plusieurs milliards d'euros. L'effort sera-t-il uniquement supporté par les Franciliens, alors que d'autres engagements ont été pris en matière d'aménagement du territoire, au travers du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et des lois Grenelle, dans lesquelles est prévue la construction de milliers de kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV) ? Ne faudra-t-il pas opérer des choix ? L'État sera-t-il en mesure de financer tous ces projets d'avenir ?

Dans son discours à la cité de l'architecture et du patrimoine du 10 octobre dernier, le Président de la République a déclaré : « *Quatre ans après, des projets sont en cours, les chantiers démarrent, les lois sont votées, les budgets sont organisés* ». Comment réagissez-vous à cette déclaration qui ne me semble que partiellement vérifiée dans les faits ?

Enfin, pouvez-vous dire un mot sur le projet de création d'une nouvelle forêt à Pierrelaye, dans le Val-d'Oise, avec la plantation d'un million d'arbres sur mille hectares ? Du fait des acquisitions foncières et des plantations, cela représente un investissement non négligeable ; avez-vous des informations complémentaires à ce sujet ? Comment ce projet s'inscrit-il dans le Grand Paris Express ?

M. Jacques Kossowski. Comment la SGP finance-t-elle les 20,5 milliards d'euros mis à sa charge sur les 35 milliards que représente le projet ? S'agissant de la quinzaine de milliards restants, votre rapport indique qu'ils seront financés par la région et par « *les autres collectivités locales* » : de quelles collectivités parle-t-on ? Ne s'agit-il que de celles qui accueilleront une gare, et, dans ce cas, à quelle hauteur ? Il faut préciser ces points dès à présent car l'on ne va pas attendre vingt-

cinq ans pour démarrer la construction des gares ! Les élus seront-ils associés au choix de l'implantation et à la conception des gares ? Je note que le projet du Grand Paris doit créer entre 15 000 et 20 000 emplois, ce qui est loin d'être négligeable dans le contexte actuel. Je comprends que l'on ait multiplié le nombre de gares mais leur coût unitaire moyen de 80 millions d'euros ne doit pas laisser indifférent. Sans doute ne faut-il pas aller plus loin dans l'augmentation du nombre de gares. Enfin, Mme Lepetit a eu raison d'insister sur le fait que les majorités pouvaient changer et qu'il ne fallait pas laisser dériver les coûts. Quelles garanties peut-on avoir que le projet ne sera pas remis en cause au fil du temps ?

M. Jean-Marie Sermier. Un projet de cette nature nécessite de mobiliser une volonté, un financement et un certain nombre d'acteurs. En l'espèce, la SGP a été mise au cœur du dispositif. Mais qu'en sera-t-il des collectivités, qui ont l'habitude de faire travailler leurs sociétés d'aménagement ? Les sociétés d'économie mixte sont aujourd'hui le bras armé de nombre de départements, de communes et de communautés urbaines et, en tant que membre du bureau de la fédération nationale des SEM, j'ai un peu le sentiment que les SEM de la région parisienne ne sont pas assez associées à la conduite du projet alors qu'elles vont être amenées à gérer, au moins de manière indirecte, bien des opérations d'aménagement liées à Grand Paris. Peut-être y a-t-il un malentendu, et, en tout état de cause, ne serait-il pas urgent que la SGP rencontre l'ensemble des sociétés d'économie mixte potentiellement concernées, afin que celles-ci puissent, le cas échéant, provisionner les charges liées à la réalisation du projet ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Les questions qui viennent d'être posées montrent qu'est à l'œuvre une entreprise de désinformation généralisée sur le contenu et les modalités du projet. Certains se demandent si l'implantation des gares va changer alors qu'est intervenu le décret de validation du schéma d'ensemble, le 24 août dernier, auquel la SGP est dans l'obligation de se conformer strictement ! Dans les responsabilités qui sont les miennes, je constate qu'il y a un très grand écart de compréhension entre les élus d'ores et déjà engagés dans le projet – CDT, comités de pilotage des gares, etc. – et les autres élus, qui pour l'heure, ne se sentent pas concernés alors même qu'ils doivent le prendre en compte dans leur stratégie de développement et d'aménagement du territoire.

N'oublions pas, chers collègues, que la loi du Grand Paris – en terme d'instrument législatif et non d'intentions – est une mauvaise loi. A preuve, son application évolue en permanence et la distance entre la lettre de loi et la réalité de sa mise en œuvre tend à se creuser. S'agissant des CDT, le préfet de région introduit les nuances et les évolutions qu'il juge nécessaires, au risque de s'éloigner du texte lui-même. Je ne dis pas que ces adaptations ne sont pas fondées mais je constate que l'on aurait dû nous écouter un peu plus lorsque nous disions que ce texte n'était pas bon !

N'avions-nous pas insisté dès l'origine sur l'incompatibilité entre le projet de loi et le SDRIF ? Eussions-nous été mieux entendus, la loi du 15 juin 2011 aurait été inutile et je note au passage qu'elle ne résout pas tout. Les contentieux

d'urbanisme qu'elle va générer risquent, avec la question du financement, de constituer l'un des premiers obstacles au bon déroulement du projet du Grand Paris.

S'agissant du financement, la situation n'est pas seulement floue. Il y a aussi un véritable scandale puisqu'au titre de l'exercice 2011, la SGP a subi un prélèvement de 95 millions au profit de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU). En outre, nos administrés n'ont pas manqué de remarquer l'introduction, dès cette année, d'une ligne « Grand Paris » sur leur feuille d'impôt ! Elle est du reste plafonnée et le surplus lié au plafonnement ira au budget de l'État... Pendant ce temps, l'on continue à se poser des questions sur le financement du Grand Paris ! A l'indéfinition de la structure financière s'ajoutent des prélèvements opérés par l'État, à l'évidence incompatible avec la stratégie d'ensemble affichée par le Gouvernement.

M. le président Serge Grouard. Veuillez conclure.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Les contrats de développement territorial sont à échelle variable et cela pose un problème.

Enfin, je tiens à indiquer que le sud de Paris, ce n'est pas seulement le plateau de Saclay. Certes, on transfère de grands établissements du Sud parisien au profit de Saclay, comme l'École normale supérieure de Cachan ou l'École centrale de Châtenay-Malabry, mais réduire le Sud francilien au seul plateau de Saclay, c'est oublier l'aéroport d'Orly, le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis ou la vallée scientifique de la Bièvre au sein de laquelle est prévu le campus santé, à Villejuif...

M. le président Serge Grouard. Je suis obligé de vous interrompre.

M. Daniel Fidelin. Cet excellent rapport aurait gagné à s'enrichir d'un paragraphe sur le projet « Axe Seine », certes de nature un peu différente mais essentiel. Le Président de la République a insisté sur la nécessité, pour la « ville monde », de se doter d'un port car 80 % des échanges commerciaux se font par la voie maritime. Le port du Grand Paris, c'est le port du Havre et il m'eût semblé pertinent de l'évoquer. M. Antoine Rufenacht a été nommé commissaire général au développement de la Vallée de la Seine et la ligne nouvelle Paris-Normandie intéressera l'ensemble des Français. Comme Shanghai ou Londres, Paris « ville monde » doit avoir son port.

M. Christophe Caresche. Je partage le sentiment qu'un travail important a été accompli depuis le vote de la loi. Plusieurs problèmes ont été résolus et une forme de consensus entre les institutions s'est progressivement dégagée. Il reste l'inconnue majeure du financement : comment trouve-t-on 50 milliards d'euros dans le contexte actuel ? L'État sera-t-il en situation d'apporter les financements auxquels il s'est engagé ? Et les collectivités franciliennes ne sont pas épargnées : si la France venait à perdre sa notation, la ville de Paris la perdrait aussi. Or elle contribue au financement du STIF à hauteur de 30 %. Pour toutes ces raisons,

l'État ne peut pas faire l'économie d'une hiérarchisation de ses priorités au plan national.

M. Joël Regnault. Je m'associe aux propos de Yanick Paternotte car, comme le Val-d'Oise, les Yvelines n'ont pas l'impression d'être particulièrement bien irriguées par le nouveau réseau du Grand Paris Express, même s'il passe à Versailles. Les très grandes entreprises présentes dans notre département – EADS, Decaux, Zodiac, etc. – s'interrogent sur le cadencement qui pourrait se mettre en place en liaison avec le STIF. Au vu de la congestion du trafic routier, elles hésitent en effet à maintenir leur siège à Saint-Quentin-en-Yvelines ou à Plaisir, et la mise en place d'un réseau de transport public plus performant constituerait par conséquent pour elles un atout considérable.

M. François Pupponi. Que se passe-t-il lorsqu'un désaccord sur l'implantation d'une gare surgit entre la SGP et une collectivité ? Nous rencontrons ce problème à Tremblay et cela pourrait hypothéquer à terme la desserte future de Roissy. Qui va trancher ?

Quid du financement des CDT ? Je regrette au passage que le CDT Val de France – Gonesse, qui est l'un des plus avancés, ne soit pas cité dans votre rapport...

Mme Annick Lepetit, rapporteure. Cet oubli sera réparé !

M. François Pupponi. Je vous en remercie !

M. le président Serge Grouard. Mes chers collègues, je laisse les rapporteurs apporter des éléments de réponse à vos nombreuses interrogations.

M. Yves Albarello, rapporteur. On a souvent qualifié d'« historique » l'accord entre l'État et la région du 26 janvier 2011 mais je tiens aussi à rappeler le travail remarquable accompli par la commission mixte paritaire, au Sénat, au moment de l'adoption du texte, lorsqu'il s'est agi de trancher entre la « mise à mort » d'Arc express et la promotion de la « double boucle » du réseau de transport public du Grand Paris. Comme vous vous en souvenez, votre Rapporteur a fait en sorte que soit adopté un amendement tendant à soumettre les deux projets à un débat public conjoint. Ainsi, c'est bien grâce au travail de notre Assemblée qu'à été conclu l'accord historique sur le Grand Paris Express. N'ayons pas la mémoire courte !

Cher Jean-Paul Chanteguet, oui la loi est votée. Et elle est suivie puisqu'Annick Lepetit et moi-même avons été nommés rapporteurs à cet effet. Après celui sur la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, c'est le deuxième rapport sur la mise en application des dispositions d'un texte dont est saisie notre commission.

Pour répondre à François Pupponi, je considère que, lorsqu'un litige entre une collectivité territoriale et l'État porte sur un projet d'intérêt national tel que celui du Grand Paris, il revient à l'État de le trancher.

Les recettes fiscales attendues des nouvelles taxes – TSB, TSE, IFER RATP – permettent d'envisager une ressource de l'ordre de 300 millions d'euros en 2013 et de 400 millions au-delà. Je rappelle en outre que la taxation sur les plus-values foncières, introduite dans la loi par voie d'amendement à l'Assemblée, a été retirée par le Sénat dans la loi de finances rectificative pour 2010 et que nous le regrettons d'autant plus vivement que son produit devait être partagé entre le STIF et la SGP.

Mme Annick Lepetit, rapporteure. C'est en effet un point important.

M. Yves Albarello, rapporteur. Le Sénat d'hier l'a fait tomber mais puis-je espérer que le Sénat nouveau nous aidera à la réintégrer ? (*sourires*)

S'agissant de CDG Express, nous avons bien perçu au cours de nos auditions que la Ville de Paris était intéressée par une liaison directe dédiée entre le cœur de ville et Roissy, telle qu'il en existe dans toutes les mégapoles modernes. La SNCF nous a fait l'agréable surprise d'évoquer devant nous une solution utilisant des sillons existants et dispensant de recourir à un partenariat public-privé (PPP), au départ de la Gare de l'Est. Sans doute est-ce une piste à creuser car cela permettrait de contenir les coûts.

Je renvoie notre collègue Daniel Fidelin à l'encadré relatif au développement de l'Axe Seine qui figure à la page 52 de notre projet de rapport. S'agissant de la LGV Paris-Normandie, le débat public a été lancé en octobre dernier, une mission de financement a été constituée et l'objectif est de démarrer les travaux en 2015 pour une mise en service deux ans plus tard. Vous voyez que les perspectives sont très optimistes !

Mme Annick Lepetit, rapporteure. J'indique à Jean-Paul Chanteguet qu'un encadré sur la forêt de Pierrelaye figure à la page 51 du projet de rapport qui vous a été distribué.

Sur un plan plus général, je tiens à préciser que nos travaux ont été quelque peu affectés par l'évolution rapide du dossier et que nous avons dû nous adapter en permanence à de nouvelles données. Beaucoup d'événements sont en effet intervenus depuis juin 2010, qui n'est pourtant pas si loin ! Au plan humain, un nouveau président du directoire de la SGP, M. Étienne Guyot, a été désigné et nous l'avons auditionné ici même le 15 septembre dernier, à quelques jours de sa nomination. Nous ne l'avons pas réentendu depuis mais nous imaginons qu'il est sur la même ligne que son prédécesseur, même si celui-ci a été limogé... Nous ne disposons pas à ce jour de nouveaux éléments sur le fonctionnement de la SGP.

Comme l'a indiqué notamment François Pupponi, tout ce qui concerne les CDT se trouve entre les mains du préfet de région. Or au moment où nous l'avons auditionné, le décret relatif aux CDT n'avait pas encore été publié, ce qui ne l'a pas empêché d'avancer. Qu'il y ait ou non une gare, la logique du CDT, c'est que l'État et les communes se mettent d'accord. Je rappelle au passage qu'il y aura des gares hors CDT et des contrats sans gare. Il faut donc faire du sur-mesure et lorsque nous l'avons reçu, le préfet de région a indiqué que trois contrats pourraient être signés avant la fin de l'année.

Vous le voyez, la situation évolue en permanence et nous n'avons pas pu réentendre tout le monde à chaque nouvel événement. C'est pourquoi notre proposition de constituer un comité de suivi permanent au sein de notre commission nous semble particulièrement importante. Nous devons être d'autant plus vigilants que nous savons bien qu'autour du Grand Paris Express se greffent nombre d'autres projets. Qui mieux que notre commission, Monsieur le Président, pourrait suivre les débats qui concernent le financement des projets de transport et l'aménagement du territoire national, dans un contexte où, comme l'a rappelé Christophe Caresche, les collectivités – en particulier les départements – sont plus « gênées aux entournures » que jamais.

Jean-Yves Le Bouillonnet a eu raison de faire observer que le Sud francilien ne se réduisait pas au plateau de Saclay. Bien entendu, notre rapport traite de l'aéroport d'Orly, au travers notamment du prolongement de la ligne 14 au Sud. Toutefois, nous pourrions compléter ce paragraphe si vous le souhaitez.

S'agissant des recettes de la TSE, assise sur les seuls contribuables franciliens, il m'a été répondu que la SGP les affecterait aux études mais je souhaite moi aussi des éclaircissements à ce sujet car si nous connaissons le montant prévisionnel des études pour les CDT – 2 millions d'euros –, nous n'avons pas connaissance des autres estimations. J'attends pour ma part plus de transparence de la SGP et qu'elle ne se tourne pas vers le STIF lorsqu'elle doit financer des études, comme elle est en train de le faire pour le prolongement de la ligne 14. Ces différents éléments confirment qu'il serait bon que les élus locaux pèsent davantage au sein du conseil de surveillance de la SGP, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

M. Yves Albarello, rapporteur. J'ai omis de répondre à Jean-Marie Sermier et je tenais à lui indiquer qu'il est prévu d'instituer un comité de pilotage par gare, auquel participent les élus.

M. François Pupponi. Cela fonctionne déjà, et plutôt bien.

M. Yves Albarello, rapporteur. Je rappelle à François Pupponi qu'en cas de litige entre les parties, la négociation peut continuer tant que le CDT n'est pas signé.

Enfin, je souscris à l'analyse de Yanick Paternotte selon laquelle le phasage des opérations est une question cruciale. Commencer par la desserte des aéroports internationaux m'apparaît comme la meilleure solution.

Je remercie chacun d'entre vous de soutenir notre proposition de création d'un comité de suivi permanent sur ce dossier. Le Grand Paris nous fera encore parler pendant des années mais c'est un très beau projet pour la France !

Interrogée sur la publication du rapport, la commission l'autorise à l'unanimité.

ANNEXE 1 : PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION DU 26 JANVIER 2011 RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE

PRÉAMBULE ⁽¹⁾

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

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

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

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

A. Tracés du projet de rocade

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

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

• Points d'accord

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

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

o *Saint-Maur**.

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

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

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

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

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

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

un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val de Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 milliards d'euros ;

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

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

– la desserte de Rueil Malmaison (secteur Rueil 2000) et de Nanterre (secteur des Groues) avec positionnement à Rueil du terminus de la ligne Rueil - La Défense -Saint-Denis Pleyel - Roissy ;

– le prolongement de la ligne 14 du métro, au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, par reprise du tracé issu de la concertation menée par le STIF, avec desserte des gares de :

- o PontCardinet
- o Porte de Clichy
- o Saint Ouen RERC
- o Mairie de Saint Ouen

– la desserte, par métro automatique de grande capacité, de l'Aéroport d'Orly par prolongement de la ligne 14 avec desserte des gares de :

- o *Maison Blanche**,
- o Kremlin Bicêtre,
- o Villejuif Institut Gustave Roussy,
- o *Villejuif-Chevilly-Larue-L'Hay-les-Roses (Chevilly 3 communes)**,
- o Marché d'Intérêt National de Rungis / Porte de Thiais ;

– la réalisation d'un « arc grand Est » permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de :

- o Champigny- le-Plant,
- o Bry-Villiers-Champigny,
- o Noisy-Champs,
- o Chelles,
- o Clichy-sous-Bois - Montfermeil,
- o Sevrans-Livry,
- o Sevrans-Beaudottes,
- o Aulnay sous bois,
- o *Le Blanc-Mesnil**,
- o Le Bourget-Aéroport ou le Bourget RER ;

– la desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun Nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte, par métro automatique de grande capacité, de :

- o *La Courneuve**,
- o Le Bourget RER
- o Le Bourget Aéroport,
- o Triangle de Gonesse,
- o Villepinte-Parc des Expositions,
- o Roissy,
- o *Le Mesnil Amelot**.

<p>* <i>Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.</i></p>
--

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

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

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

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

● **Point de désaccord**

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

Pour l'État :

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

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

Pour la Région :

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

**B. Financement des investissements en matière de transports publics ⁽¹⁾
(cf. annexe II)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'État et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'État à 1,084 milliard courant sur la période 2010-2013. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15 % sollicitée auprès des départements et de RFF.

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

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

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

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

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

- 6,4 milliards au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1 milliard pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2,5 milliards pour le prolongement d'Éole à l'ouest.

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

- des financements budgétaires de 9,08 milliards, dont 5,09 milliards de la Région et 2,65 milliards de l'État, le solde de 1,34 milliard étant sollicité auprès de RFF et des départements ;
- La Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3. ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les

bureaux estimé à environ 2 milliards d'euros. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

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

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

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

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

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5,3 milliards d'euros pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

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

iii. Financement des investissements relatifs au RTGP

1. Financement de l'infrastructure

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

- des ressources fiscales à hauteur de 5,53 milliards en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;
- une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 milliards versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1,095 milliard de l'État prenant la forme de l'IFER RATP⁽¹⁾ ;

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

- une participation de la région et des départements d'Île-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Étanchéité de la dette

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

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

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

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

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

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

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

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

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

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

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

– d'élargir aux projets listés à l'article 14 de la loi « Grenelle I » le bénéfice de la modulation de la TIPP dont la possibilité est ouverte à la Région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi « Grenelle II ». Cette disposition permettrait de dégager une recette évaluée à 980 millions et nécessite l'adoption d'une disposition législative ;

– pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation. De telles avances pourraient être consenties sous réserve de la trésorerie disponible de la SGP. Elles seront remboursées de façon à éviter que la SGP ne soit contrainte à s'endetter pour assurer le respect du calendrier de réalisation des projets dont elle est maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'un remboursement plus tardif, l'ensemble des frais encourus par la SGP, et notamment les frais financiers de ses propres emprunts, seraient refacturés ;

– d'élargir les limites de la zone 1 du versement transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbains de voyageurs.

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

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

1. Coordination technique entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Île-de-France

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

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

A ce titre, le décret prévoira en particulier :

– que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant ;

– que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offres portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir ;

– les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

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

D. Mise en œuvre du schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF)

La Région et l'État s'accordent pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF).

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

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

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

E. Gouvernance de la Société du Grand Paris

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

F. Suivi de l'exécution du protocole

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

Mercredi 26 janvier 2011

Annexe 1 du Protocole
Périmètre du Plan de Mobilisation Transports en Île-de-France

Période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RERC	500 M€	2017
Études Tunnel Châtelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1 000 M€ <i>(inclus dans le financement du réseau de métro automatique)</i>	2017

Opérations à accélérer sur 2007-2013

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

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	2017
Tangentielle Nord (phase 2)	530 M€	2016
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Evry à Versailles	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Hôpital de Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 à l'Est Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 2)	180 M€	2015
Tram-train T4 Bondy-Noisy le Sec	70 M€	n.d.
Tramway Tram'Y Évangile	200 M€	n.d.
Tramway RD5	200 M€	n.d.
TCSP Sénart Évry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint Quentin- Orly (suite)	200 M€	n.d.
Études (L1, L4, L7, L14, L9, Val Bréon...)	p.m.	n.d.
TCSP Massy Arpaçon	p.m.	p.m.

Grands projets

Prolongement d'Éole à l'Ouest

2 500 M€

Exploitation et qualité de service (investissements STIF)

Accessibilité des réseaux	2 000 M€
Renouvellement matériel roulant RER A	1 300 M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2 000 M€

Période 2020-2025

Réserve pour besoins 2020-2025

2 000 M€

Mercredi 26 janvier 2011

**Annexe 2 du Protocole
Synthèse des engagements mutuels**

Projets initiaux

20,9 Md€ - Coût total du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant + prolongement nord de la ligne 14 et arc Sud et partie d'arc Nord d'Arc Express) à l'horizon 2025 ;

22,7 Md€ - Coût total du projet de réseau de transport du Grand Paris (y compris matériel roulant).

Projets partagés

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

11,9 Md€ - Coût du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant) ;

20,5 Md€ - Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements Nord et Sud de la ligne 14 et rocade).

=> *32,4 Md€ d'investissement dans les transports d'Île-de-France*

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

2,65 Md€ - Montant des contributions budgétaires de l'État sur la période 2010-2025 pour la modernisation du réseau existant ;

5,1 Md€ - Montant cumulé de la dotation en capital de l'État au profit de la SGP (4 Md€) et de l'IFER RATP correspondant pour l'État à un abandon de ressources au profit de la SGP (1,1 Md€). Le montant de la dotation en capital devrait être libéré au fur et à mesure des besoins de financement de la SGP, soit à partir de 2014 au regard de l'échéancier prévisionnel des dépenses ;

2Md€ (estimation) - Montant des économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies sont soit intégralement compensées par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

Au total, l'État investit près de 10 Md€ au bénéfice des investissements en matière de transports en Île-de-France.

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

8,8 Md€ - Montant des financements de la Région, des départements et du STIF pour la modernisation du réseau de transport existant sur la période 2010-2025, ainsi que pour la mise en accessibilité du réseau (investissement STIF) d'ici 2020 ;

1,6 Md€ - Montant des financements de la Région, des départements pour la réalisation du métro automatique sur la période 2010-2025 ;

0,8 Md€ - Montant de la redevance d'usage payée par le STIF et plafonnée à 0,8 % du coût d'infrastructure.

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

Le matériel roulant

1,3 Md€ - Montant des engagements du STIF relatifs à la modernisation du matériel roulant du RER A ;

2 Md€ - Montant des engagements du STIF relatifs à l'acquisition/renouvellement du matériel roulant des opérations inscrites au plan de mobilisation ;

2,2 Md€ - Montant des engagements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris.

Les ressources fiscales nouvelles

2 Md€ - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles au profit du financement du plan de mobilisation de la région dont :

o 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;

o 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;

5,5 Md€ - Montant estimé des ressources fiscales nouvelles créées par le PLFR 2010 au profit de la réalisation du réseau de métro automatique, y compris prolongement au nord de la ligne 14 en vue de la désaturation de la ligne 13 dont :

o 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;

o 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;

1,7 Md€ - Montant des ressources fiscales nouvelles créées par la LFR 2010 au profit du fonctionnement du STIF (révision du zonage du versement transport).

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

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

1,0 Md€ - Montant des recettes liées à la modulation Grenelle II de la TIPP qui pourrait être affectées aux projets de transport listés à l'article 14 de la loi Grenelle I ;

0,8 Md€ - Montant des recettes liées à une extension de la zone 1 du versement transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs ;

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

ANNEXE 2 : LOI N° 2011-665 DU 15 JUIN 2011 VISANT À FACILITER LA MISE EN CHANTIER DES PROJETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES D'ÎLE-DE-FRANCE

LOI n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France⁽¹⁾

NOR: VILX1109987L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

I.— Par dérogation à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, dès lors qu'elles sont compatibles avec les dispositions du projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France adopté par délibération du conseil régional en date du 25 septembre 2008 qui ne sont pas contraires à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les révisions et les modifications des schémas de cohérence territoriale, des plans locaux d'urbanisme ou des documents en tenant lieu, ou des cartes communales ne sont pas illégales du seul fait qu'elles sont incompatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France de 1994.

Cette dérogation s'applique jusqu'à la première approbation d'un schéma directeur de la région d'Île-de-France suivant l'entrée en vigueur de la présente loi et au plus tard le 31 décembre 2013.

Lorsqu'il est fait application du premier alinéa, le projet de modification ou de révision est transmis au président du conseil régional d'Île-de-France, qui rend un avis dans un délai d'un mois à compter de la transmission, et au représentant de l'État dans la région d'Île-de-France, qui prend une décision dans un délai de deux mois à compter de la transmission. L'avis et la décision mentionnés au présent alinéa portent sur :

1° La non-contrariété des dispositions invoquées du projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France adopté par délibération du conseil régional en date du 25 septembre 2008 à celles de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée ;

2° La compatibilité du projet de révision ou de modification avec les dispositions invoquées du projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France adopté par délibération du conseil régional en date du 25 septembre 2008.

À défaut de réponse dans les délais mentionnés au troisième alinéa, la décision du représentant de l'État dans la région ou l'avis du président du conseil régional sont réputés favorables. Mention de la décision ou de l'accord tacite est

publiée, à l'initiative de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale qui en est à l'origine, dans un journal diffusé dans le département.

L'illégalité du schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu et de la carte communale ainsi révisé ou modifié ne peut être invoquée, par voie d'exception, à l'occasion d'un recours administratif ou contentieux formé après l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de ces documents, au motif que les conditions prévues aux 1° et 2° ne sont pas satisfaites.

II.— La révision ou la modification d'un schéma de cohérence territoriale, d'un plan local d'urbanisme, d'une carte communale ou d'un document en tenant lieu ne peut avoir pour effet de faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée.

Les procédures prévues à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 122-11 et à l'article L. 123-12 du code de l'urbanisme peuvent être appliquées en vue de la mise en œuvre du premier alinéa du I du présent article.

III.— Par dérogation au neuvième alinéa de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée vaut nouvelle mise en révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France.

Cette révision est effectuée par la région d'Île-de-France en association avec l'État selon les règles fixées à la seconde phrase du sixième alinéa et au septième alinéa du même article L. 141-1. L'avis visé à cette même phrase du sixième alinéa est rendu dans un délai de deux mois à compter de la transmission par le conseil régional du projet du schéma directeur de la région d'Île-de-France. A l'expiration de ce délai, l'avis est réputé favorable. Le schéma directeur révisé est approuvé par décret en Conseil d'État.

Elle porte au moins sur la mise en œuvre du décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée et, s'il y a lieu, sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial prévus à l'article 1er de cette même loi.

Article 2

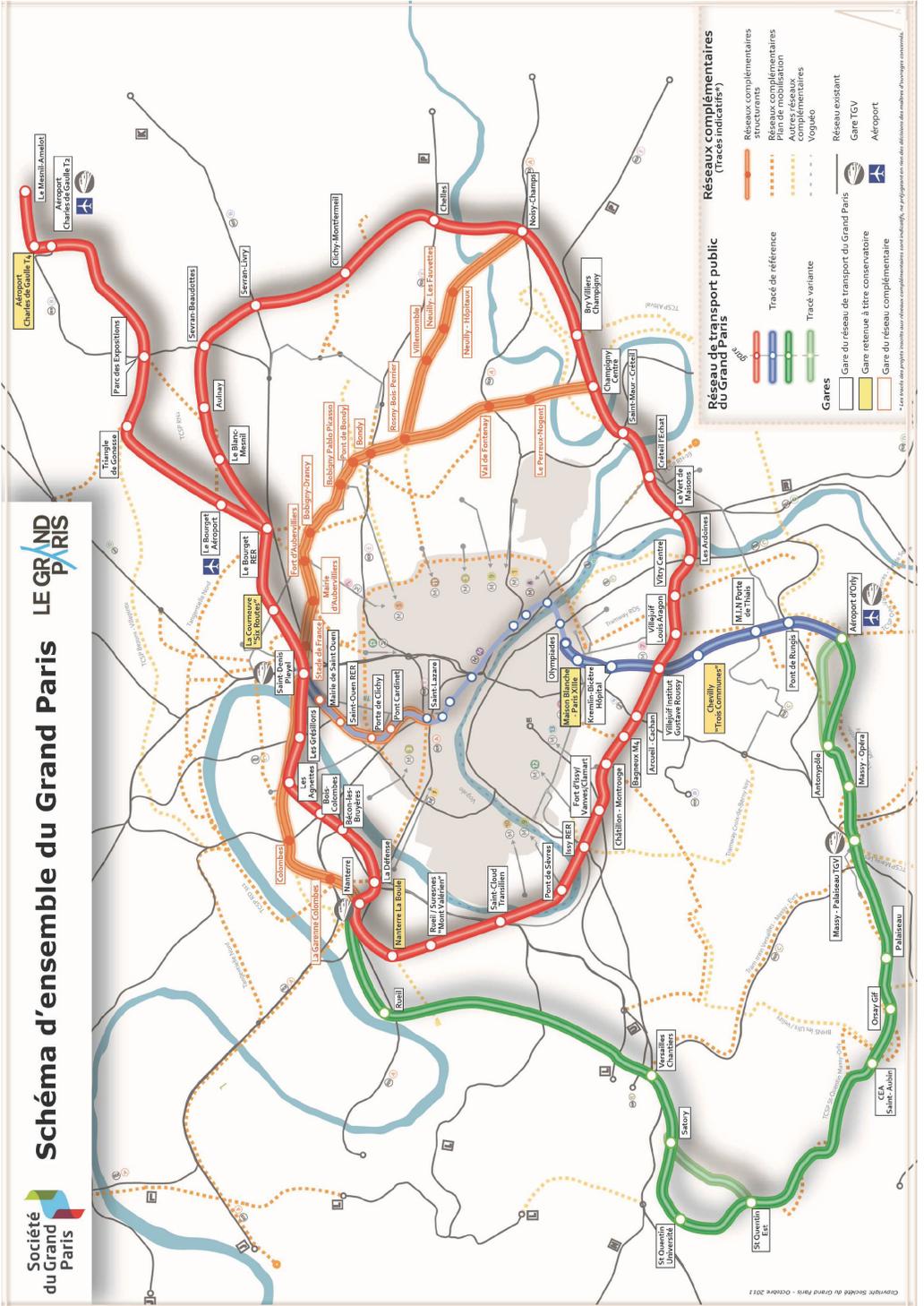
À la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 642-8 du code du patrimoine, les mots : « en cours de révision » sont remplacés par les mots : « en cours d'élaboration ou de révision ».

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 15 juin 2011.

Nicolas Sarkozy
Par le Président de la République :
Le Premier ministre,
François Fillon
La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
Nathalie Kosciusko-Morizet
Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration,
Claude Guéant
Le ministre de la ville,
Maurice Leroy

(1) Travaux préparatoires : loi n° 2011-665. Sénat : Proposition de loi n° 299 (2010-2011) ; Rapport de M. Dominique Braye, au nom de la commission de l'économie, n° 364 (2010-2011) ; Discussion et adoption le 30 mars 2011 (TA n° 90, 2010-2011). Assemblée nationale : Proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 3298 rectifiée ; Rapport de M. Yves Albarello, au nom de la commission du développement durable, n° 3448 ; Discussion et adoption le 31 mai 2011 (TA n° 673).



LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

(plusieurs auditions, dont l'audition plénière de la CDDAT du 15 juin 2011 dont le compte rendu est disponible sur le site Internet de l'Assemblée nationale)

M. André Santini

Président du conseil de surveillance

M. Marc Véron

Président du directoire

Mme Florence Castel

Directeur du développement durable et de la qualité

CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

M. Jean-Paul Huchon

Président du conseil régional d'Île-de-France

Président du syndicat des transports d'Île-de-France – STIF

M. Jonathan Sebbane

Conseiller technique auprès du président, chargé des transports

M. Sébastien Moreau

Conseiller technique auprès du président, chargé des relations avec le Parlement

M. Grégoire Koenig

Attaché de presse

ASSEMBLÉE NATIONALE

M. Gilles Carrez

Député du Val-de-Marne, rapporteur général de la commission des finances, auteur du rapport sur le financement du projet de transports du Grand Paris du 30 septembre 2009

M. Christian Blanc

Député des Yvelines, ancien secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale

PRÉFECTURE DE RÉGION

M. Daniel Canepa

Préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris

Mme Gisèle Rossat-Mignod

Sous-préfète – Directrice de cabinet du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Mme Sophie Mougard

Directeur général du STIF

Mme Véronique Hamayon-Tardé

Secrétaire général

M. Jean-François Helas

Directeur des projets d'investissement

RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

M. Pierre Mongin,

Président-directeur général de la RATP

M. Yves Ramette

DGA en charge des projets et des investissements

M. Laurent Mazille

Secrétaire général de RATP Dev

M. Xavier Léty

Directeur de cabinet du PDG

**DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE À L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET À L'ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE
(DATAR)**

M. Pascal Auzannet,

Chargé de mission « Débat public » sur le Grand Paris et des relations avec les élus

GOUVERNEMENT

(dans le cadre de la préparation de la proposition de loi visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France)

M. Thomas Degos

Directeur de cabinet de M. Maurice Leroy, ministre de la ville

M. Damien Robert,

Conseiller, chef du pôle Grand Paris au cabinet du ministre de la ville

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

M. Philippe Deslandes

Président de la CNDP

M. François Leblond

Président de la commission particulière du débat public chargée du réseau de transport public du Grand Paris

(audition plénière de la CDDAT le 18 mai 2011, dont le compte rendu est disponible sur le site Internet de l'Assemblée nationale)

CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE

M. Christian Favier

Président du conseil général du Val-de-Marne

ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY

M. Pierre Veltz

Président-directeur général de l'établissement public de Paris-Saclay

M. Guillaume Pasquier

Directeur général délégué

CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES

M. Alain Schmitz

Président du conseil général des Yvelines

Mme Aude Debreil

Directeur général des services départementaux

SNCF

M. Jean-Pierre Farandou

Directeur général « SNCF Proximités »

Mme Karine Grossetête

Conseillère parlementaire

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

M. Vincent Eblé

Président du conseil général de Seine-et-Marne

M. Patrice Berthé

Directeur de mission projet de territoire et développement durable

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-SAINT-DENIS

M. Claude Bartolone

Député, Président du conseil général de Seine-Saint-Denis

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

(Audition plénière de la CDDAT du 6 septembre 2011, préalable à sa nomination et dont le compte rendu est disponible sur le site Internet de l'Assemblée nationale)

M. Étienne Guyot

Président du directoire

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

M. Hubert du Mesnil

Président

M. François-Régis Orizet

Directeur de la région Ile-de-France

Mme Marie-Reine du Bourg

Responsable des relations avec le Parlement

**MAIRIE DE PARIS, ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND
PARIS**

Monsieur Pierre Mansat

Adjoint au Maire de Paris chargé de Paris Métropole et des relations avec
les collectivités territoriales d'Île-de-France, Président de l'AIGP

Monsieur Hugo Bévort

Directeur de cabinet

Monsieur Didier Bertrand

Délégué général à Paris Métropole et aux coopérations interterritoriales