



N° 2068

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 novembre 2009

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI *relatif au* **Grand Paris** (n° 1961),

PAR M. YVES ALBARELLO,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I.— LE GRAND PARIS : UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL D'INTÉRÊT NATIONAL ...	13
A.— UNE AMBITION : DESSINER LE GRAND PARIS DU TROISIÈME MILLÉNAIRE.....	13
1. De nouvelles ambitions pour Paris, capitale et « ville-monde »	13
2. Un projet global de développement, à l'échelle régionale et nationale.....	15
3. Un programme d'aménagement durable du territoire.....	16
B.— UN PREMIER OUTIL STRUCTURANT : LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS.....	18
1. Une volonté d'anticipation : la synergie « réseaux-territoires »	18
2. Une composante de la mise à niveau du réseau existant.....	19
C.— UNE GOUVERNANCE IDENTIFIÉE : LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY.....	20
1. La Société du Grand Paris : une structure de mission	20
2. L'établissement public de Paris-Saclay.....	21
II.— ... QUI DOIT CONCILIER L'EFFICACITÉ DANS LA RÉALISATION ET LES CONTRAINTES URBANISTIQUES	23
A.— L'INSTAURATION D'UNE PROCÉDURE SIMPLIFIÉE DE DÉBAT PUBLIC	23
1. La convention d'Aarhus et l'obligation d'organiser un débat public.....	23
2. Les dispositions initiales du projet de loi.....	25
3. Les propositions des commissions des lois et du développement durable et de l'aménagement du territoire.....	26
B.— LA VOLONTÉ D'UNE MAÎTRISE DU FONCIER POUR MAÎTRISER LES COÛTS	26
C.— LE SOUHAIT D'ASSOCIER LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES À LEUR DÉVELOPPEMENT FUTUR : LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL	27
1. L'objectif des contrats de développement territorial : placer les collectivités locales au centre du dispositif.....	27

2. Donner les outils nécessaires à la mise en œuvre des contrats de développement territorial.....	29
TRAVAUX DE LA COMMISSION	31
I.— AUDITIONS	31
- M. CHRISTIAN BLANC, SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION CAPITALE	31
- M. PIERRE MONGIN, PDG DE LA RATP	53
- M. JEAN-PAUL HUCHON, PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE, PRÉSIDENT DU STIF	63
II.— EXAMEN DES ARTICLES	77
<i>Titre du projet de loi</i>	77
<i>Article 1^{er}</i> : Le Grand Paris : un projet d'intérêt national.....	77
TITRE I^{ER} : ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	82
<i>Avant l'article 2</i>	82
<i>Article 2</i> : Le réseau de transport public du Grand Paris	83
<i>Article additionnel après l'article 2</i> : Application des recommandations du Grenelle de l'environnement à la conception de parkings de dissuasion autour des gares	99
<i>Article 3</i> : Participation du public et des collectivités territoriales	101
<i>Article 4</i> : Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris	114
<i>Article 5</i> : Prise de possession après expropriation : application de la procédure d'extrême urgence	118
<i>Article 6</i> : Mise en œuvre du droit de préemption	121
TITRE II : ETABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »	123
<i>Avant l'article 7</i>	123
<i>Article 7</i> : Création et missions de l'EPIC « Société du Grand Paris »	123
<i>Article 8</i> : Directoire et conseil de surveillance de la SGP.....	131
<i>Article 9</i> : Ressources et catégories de dépenses de l'Établissement.....	139
<i>Article 10</i> : Régime des biens nécessaires au réseau du Grand Paris	141
<i>Article 11</i> : Participation des établissements publics d'aménagement bénéficiant du réseau du Grand Paris.....	144
TITRE III : RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS	146
<i>Article 12</i> : Exercice de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures du réseau du Grand Paris par la SGP	146
<i>Article 13</i> : Conventions de co-maîtrise d'ouvrage	147
<i>Article 14</i> : Missions confiées par la SGP à la RATP, à la SNCF ou à RFF.....	148
<i>Article 15</i> : Délégation de maîtrise d'ouvrage à l'initiative de la « Société du Grand Paris »	150

<i>Article 16</i> : Recours étendu aux contrats de partenariat.....	151
<i>Article 17</i> : Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris.....	152
TITRE IV : DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJET D'AMENAGEMENT ...	157
<i>Article 18</i> : Contrats de développement territorial.....	157
<i>Article 19</i> : Mise en œuvre des contrats de développement territorial.....	171
TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY.....	175
Chapitre I ^{er} : Dispositions relatives à l'établissement public de paris-Saclay	175
<i>Avant l'article 20</i>	175
<i>Article 20</i> : Création de l'établissement public de Paris-Saclay.....	175
<i>Article 21</i> : Missions de l'établissement public de Paris Saclay	180
<i>Après l'article 21</i>	188
<i>Article 22</i> : Conseil d'administration de l'établissement public de Paris-Saclay	189
<i>Article 23</i> : Direction générale de l'établissement public de Paris-Saclay.....	195
<i>Après l'article 23</i>	197
<i>Article 24</i> : Ressources de l'établissement public de Paris-Saclay.....	198
<i>Article 25</i> : Transfert des biens immobiliers de l'État à l'établissement public de Paris-Saclay	200
<i>Article 26</i> : Exclusion de l'établissement public de Paris-Saclay du champ d'application de la loi sur la démocratisation du secteur public	201
<i>Article 27</i> : Conditions d'application du chapitre I.....	201
<i>Après l'article 27</i>	202
Chapitre II : Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique et technologique sur le Plateau de Saclay.....	203
<i>Avant l'article 28</i>	203
<i>Article 28</i> : Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay.....	203
<i>Article 29</i> : Plan local de transport.....	209
<i>Après l'article 29</i>	212
TABLEAU COMPARATIF	213
ANNEXE : Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.	259
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	267
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	315

MESDAMES, MESSIEURS,

Nommé trois semaines seulement avant l'examen du texte en commission, votre Rapporteur a immédiatement provoqué la tenue d'autant d'auditions qu'il a semblé matériellement possible d'organiser, tant lui est apparue forte la nécessité de confronter le projet du Gouvernement à la vision de toutes les parties intéressées.

C'est ainsi qu'ont été entendus, au cours de réunions auxquelles ont activement participé des députés de tous les groupes ⁽¹⁾, les présidents des grandes entreprises publiques de transport – SNCF, RATP, RFF -, le président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), lequel est la principale Autorité organisatrice de transport (AOT) dans la Région, ainsi que des élus de toutes tendances, notamment de la Région, de Conseils généraux d'Île-de-France, de la Ville de Paris et de plusieurs communautés de communes du plateau de Saclay. De même ont été entendus des représentants d'associations de protection de l'environnement, de la Chambre interdépartementale d'agriculture de l'Ouest francilien, du Délégué interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT), enfin du Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ⁽²⁾. Par ailleurs, hors auditions, votre Rapporteur a recueilli l'opinion du ministre de l'Enseignement supérieur et de la recherche, du Président de la RATP, du Directeur général délégué de la SNCF proximités, enfin du Président du groupe politique majoritaire au Conseil régional d'Île-de-France.

Votre Rapporteur est d'autant plus reconnaissant aux personnes qui se sont rendues disponibles que plusieurs constantes se sont rapidement dégagées de ces entretiens : si nul ne conteste le retour en première ligne de l'État dans l'aménagement de la région capitale, en revanche, l'ensemble des personnes auditionnées s'est étonné de la mise à l'écart de la Commission nationale du débat public.

S'il ne s'agit pas de remettre en cause les bienfaits de la décentralisation, il faut néanmoins admettre que la situation particulièrement complexe et

(1) En application de l'article 46 du Règlement de l'Assemblée nationale, les auditions des rapporteurs sont désormais ouvertes à l'ensemble des députés.

(2) Voir la liste de l'ensemble des personnes auditionnées à la fin du présent rapport.

enchevêtrée de la région la plus dense de France a parfois été paralysante, au point que beaucoup ont dit leur sentiment que « rien n'avait été fait depuis longtemps ».

Pour injuste qu'elle soit au regard des efforts déployés par tous les acteurs pour améliorer l'irrigation de la région en échanges de toutes natures, cette appréciation révèle un état d'esprit qui doit guider les travaux futurs de chaque partie prenante : il est urgent d'agir car le système collectif d'aménagement qui avait prévalu au cours des quatre dernières décennies au moins est aujourd'hui dépassé.

Dépassé, en particulier, le système de transport francilien qui laisse une trop large place à la voiture individuelle, du fait d'une certaine mode revendiquée dans les années 1960-1970⁽¹⁾ ainsi que d'une chute des investissements ferroviaires en Île-de-France depuis une vingtaine d'années, parallèlement au développement du TGV et à la modernisation d'une partie du réseau national. C'est pourquoi, à l'heure où le « Grenelle de l'environnement » a convaincu chacun de la nécessité de délaissé un peu son véhicule individuel au profit des transports en commun, une nouvelle priorité absolue en faveur de ces derniers s'est exprimée.

Dépassée, la vision d'un « développement séparé » où chaque collectivité envisage son développement de manière isolée, à l'échelle de son pré carré et à l'horizon de la prochaine échéance électorale.

Dépassés, les systèmes de gouvernance soumis à des jeux d'influence et à des querelles d'acteurs, au détriment de l'efficacité sinon, en définitive, de l'intérêt général.

Fort de ces premiers constats largement partagés, votre Rapporteur s'est ensuite attaché à formuler des propositions d'amélioration du projet de loi : d'abord dans la définition des objectifs du projet du Grand Paris, ensuite dans l'organisation et la conduite de la consultation du public et des collectivités territoriales, puis dans la précision des modalités de financement du nouveau réseau de transport public, enfin, dans l'extension du champ des partenaires associés à la gouvernance.

S'agissant des **objectifs**, il a semblé utile que le Gouvernement précise ses intentions, d'où la réécriture de l'article premier et le remaniement de l'article 2.

Dans la logique gouvernementale, le texte actuel représente l'acte I du projet du Grand Paris, dont il n'embrasse pas tous les aspects. Étape nécessaire mais pas suffisante, la constitution d'un réseau de métro automatique en double boucle n'épuise pas la portée du programme. De même, il convenait de préciser en toutes lettres dans le texte que l'ambition sociale n'était pas absente du projet et

(1) *A l'époque de Georges Pompidou, Premier ministre puis Président de la République, le mot était prêté à ce dernier qu'il fallait « adapter Paris à l'automobile » et non l'inverse...*

que le développement solidaire des territoires y occuperait la même place que la recherche de synergies entre pôles de développement.

Une autre préoccupation majeure des différents interlocuteurs de votre Rapporteur, tant « politiques » qu’institutionnels ou techniciens, tenait au risque de concurrence du projet du Grand Paris tel que l’envisageait initialement le Gouvernement avec les efforts constants – moins spectaculaires mais tout aussi indispensables – d’amélioration et de mise à niveau du réseau de transport public existant. De l’avis de toutes les personnes entendues en audition, rien ne serait pire que de plaquer un nouveau projet, fût-il stimulant, sur une réalité dégradée, sans envisager dès le stade de la conception les points de rencontre et les complémentarités.

La question de l’**interconnexion de la double boucle avec les autres réseaux** (notamment TGV, RER et transiliens), en région d’Île-de-France et au-delà, a donc été placée au centre des débats par les différents intervenants.

Enfin, il était impossible de ne pas insister sur la dimension nationale du projet, de manière à ne pas relancer la querelle bien française entre « Paris » et « la province ». Le texte propose de « sortir par le haut » de ce débat récurrent en affirmant une fois pour toutes que ce qui est bon pour la région capitale l’est aussi pour le pays tout entier, ce qui ne doit pas être compris comme une volonté de développer l’Île-de-France, voire le grand Bassin parisien, au détriment des autres régions, bien au contraire.

Votre Rapporteur a également obtenu que le Gouvernement précise les **modalités de financement** du projet du Grand Paris, jusqu’alors mal éclaircies, avant de formuler ses propres propositions.

Le Gouvernement souhaite réaliser le réseau de métro automatique en double boucle, gares comprises, dans un délai de treize ans. A cette fin, il entend mobiliser 21 milliards d’euros, sous la forme d’une dotation en capital d’au moins 4 milliards d’euros à laquelle s’ajoutera le produit d’un emprunt dont le remboursement serait amorti sur une période d’au moins quarante ans. Une part des ressources nécessaires au remboursement de l’emprunt pourrait être dégagée par la cession de charges foncières⁽¹⁾.

Au vu des montants en jeu, votre Rapporteur s’est associé à l’initiative du Président de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire visant à préciser que la réalisation du réseau de transport public décrit dans le texte bénéficierait d’**un financement indépendant** de celui des actions de modernisation et de mise à niveau du réseau existant, de manière à garantir l’étanchéité des sources de financement respectives.

(1) voir à cet égard le rapport à M. le Premier ministre de M. le député Gilles Carrez intitulé « Grand Paris, financement du projet de transports », 30 septembre 2009

Outre le fait de confier à la Commission nationale du débat public la conduite de la consultation du public qui reprendra la forme d'un débat public, modification qu'il partage avec le rapporteur de la commission des lois, votre Rapporteur a souhaité que le contrôle du Parlement puisse également porter sur ce point particulier d'une procédure de consultation qui déroge au droit commun. Il a souhaité que le STIF soit, au même titre que les collectivités territoriales, consulté sur le projet d'ensemble des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

Il a par ailleurs estimé que sous réserve de modification mineure, les aménagements portés au droit de l'urbanisme de manière à lutter contre la spéculation foncière constituaient un point fort du dispositif du projet de loi, propre à contribuer à une meilleure maîtrise des coûts.

En matière de **gouvernance**, votre Rapporteur a posé deux exigences principales : mieux associer l'échelon communal et intercommunal, d'une part, et recueillir, d'autre part, l'avis de la principale AOT d'Île-de-France, le STIF. Deux amendements de première importance sont ainsi défendus dans cet esprit.

Le premier, partagé avec le Rapporteur de la commission des lois saisie pour avis, vise à ce que, comme les autres degrés d'administration territoriale de la République, l'échelon communal et intercommunal soit valablement représenté, avec le statut de membre à part entière avec voix délibérative, au conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris », bras armé de la gouvernance du projet.

Le second, présenté par M. Christian Jacob, Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, demande que le STIF soit consulté avant que ne soit arrêté le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris en métro automatique « double boucle ».

S'agissant des contrats de développement territorial, votre Rapporteur se félicite de la volonté du Gouvernement de marquer ainsi son attachement au processus de décentralisation en faisant des collectivités territoriales des acteurs d'un partenariat dynamique de leur développement, conjointement avec l'État dans le cadre d'une communauté de destin forte d'une même ambition.

*

* *

Objectifs, financement, gouvernance : au terme de l'examen de plus de trois cent quatre-vingts amendements, le texte soumis aux députés en séance publique à l'issue de douze heures d'examen en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ⁽¹⁾ s'est enrichi en profondeur depuis son adoption par le Conseil des ministres le 7 octobre dernier.

Votre Rapporteur gage que les débats en séance plénière, puis le dialogue avec le Sénat, permettront de l'améliorer encore.

(1) travaux auxquels s'ajoutent ceux des deux commissions saisies pour avis, la commission des lois et celle des affaires économiques

I.— LE GRAND PARIS : UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL D'INTÉRÊT NATIONAL ...

Le projet du Grand Paris tend à donner un nouvel élan au développement de l'agglomération parisienne au sens large afin d'en faire une ville-monde comparable à d'autres métropoles dans le monde et à une même échelle. Il exprime à ce titre une triple ambition : un projet de développement urbain pour dessiner la région capitale du troisième millénaire, un projet de développement économique fondé sur une meilleure irrigation du tissu urbain et péri-urbain par des réseaux de transport optimisés, un projet de développement social avec une exigence de solidarité entre les territoires et de reconquête des espaces urbains, qui sont parfois dégradés.

Le postulat qui est à l'origine de cette vision est simple : ce qui est bon pour la région capitale l'est aussi pour l'ensemble du territoire national. En effet, il n'est pas d'exemple dans le monde où le rayonnement d'une ville-monde n'ait pas eu un effet direct extrêmement dynamique sur tout le territoire qu'elle anime : toutes les observations recensées d'un hémisphère à l'autre le montrent.

A.— UNE AMBITION : DESSINER LE GRAND PARIS DU TROISIÈME MILLÉNAIRE

1. De nouvelles ambitions pour Paris, capitale et « ville-monde »

Paris et la région d'Île-de-France ne manquent pas d'atouts pour prétendre à la place de métropole de rang mondial, à l'égal de Londres, seule grande ville d'Europe d'envergure comparable. L'ensemble parisien et francilien présente en effet nombre de facteurs d'excellence, liés à une force d'attraction ancienne, ainsi qu'aux effets conjugués d'une certaine propension française à la centralité, notamment en matière institutionnelle, et de la tradition métropolitaine de regroupement urbain.

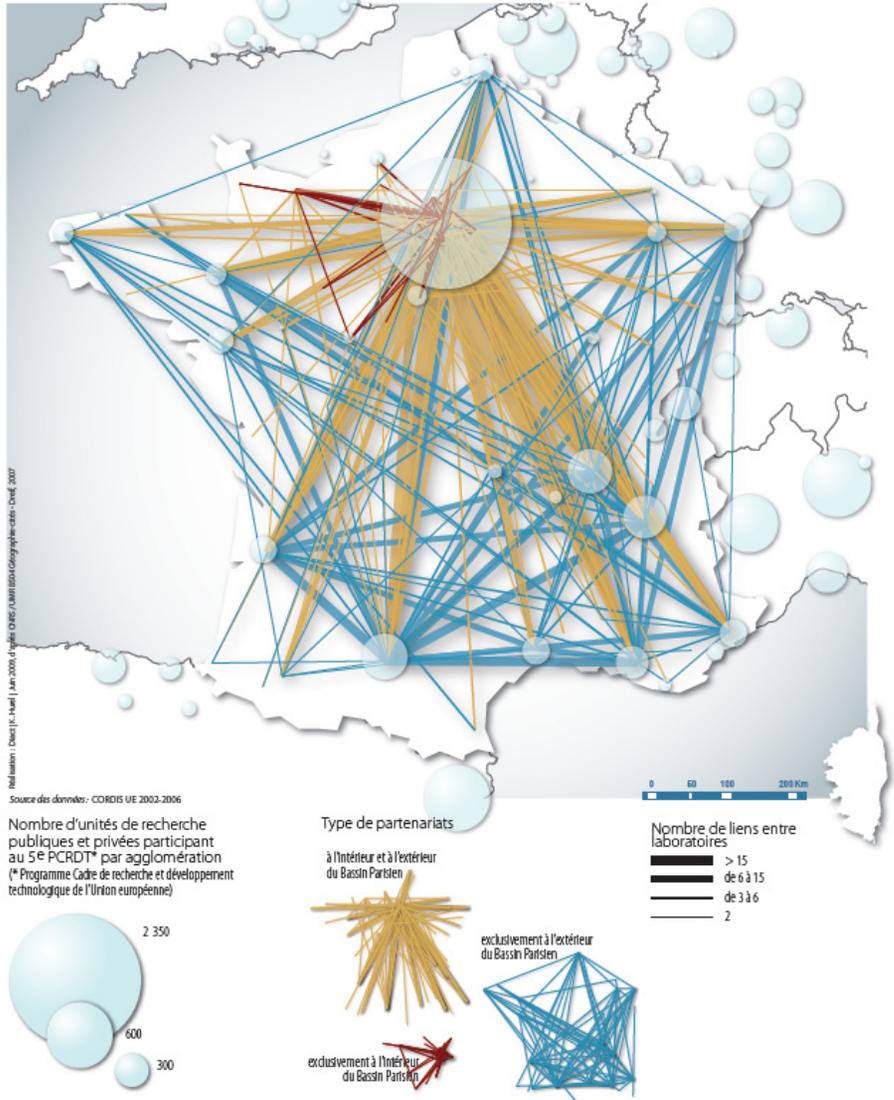
Disposant du premier PIB européen, la région capitale demeure la locomotive du rayonnement de la France dans de nombreux domaines : scientifique, technologique, économique, culturel, etc. La conforter dans les positions acquises sert par conséquent l'intérêt du pays tout entier, tant il semble vain aujourd'hui d'opposer Paris à la province, la région capitale au désormais suranné « désert français »⁽¹⁾ qui a cessé d'exister après cinq décennies d'interventions de la DATAR relayée par la DIACT.

Pour réaliser l'ambition d'un Paris « ville-monde » à l'horizon de douze ou quinze ans, le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport tend à créer les conditions d'une valorisation des potentiels franciliens *via* l'émergence de

(1) voir à cet égard le chapitre « Pour une région capitale de stature mondiale » dans l'ouvrage collectif de la DIACT « Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire », *La documentation française*, Paris, 2009

plusieurs pôles économiques majeurs, véritables moteurs de croissance, bien reliés entre eux et pouvant entrer en interactions constantes pour susciter de nouvelles synergies.

Cette carte illustre la profusion des partenariats qui existent en France entre laboratoires de recherche. Même si elle donne une vision très hexagonale de la situation ne rendant pas compte des multiples liens qui existent avec des pôles de recherche internationaux, elle permet de saisir l'intensité avec laquelle l'économie de la connaissance irrigue le territoire depuis les métropoles. Première d'entre elles, la métropole parisienne apparaît comme le cœur de ce réseau, dans plusieurs types de configurations, à l'intérieur mais également à l'extérieur du bassin parisien.



Source : DIACT, « Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire », La Documentation Française, 2009. Réalisation : Diact/ K. Hurel / Juin 2009, d'après CNRS / UMR 8504 Géographie-cités - Dreif, 2007.

Au cours de ses auditions, votre Rapporteur s'est souvent trouvé interrogé sur les limites du Grand Paris, certains tendant à l'enfermer dans les frontières de la région administrative d'Ile-de-France – voire dans un périmètre plus restreint encore –, cependant que d'autres insistaient, à l'heure des échanges dématérialisés et des déplacements ultra-rapides, sur la fragilité de barrières territoriales trop rigides, dans un monde où l'emporte en tous domaines la recherche de proximité. C'est ainsi que les villes du grand Bassin parisien demandent à être associées au projet, de même que les régions limitrophes de l'Ile-de-France, qu'il s'agisse de la Picardie, des deux Normandies, de la Champagne-Ardenne ou de la région Centre.

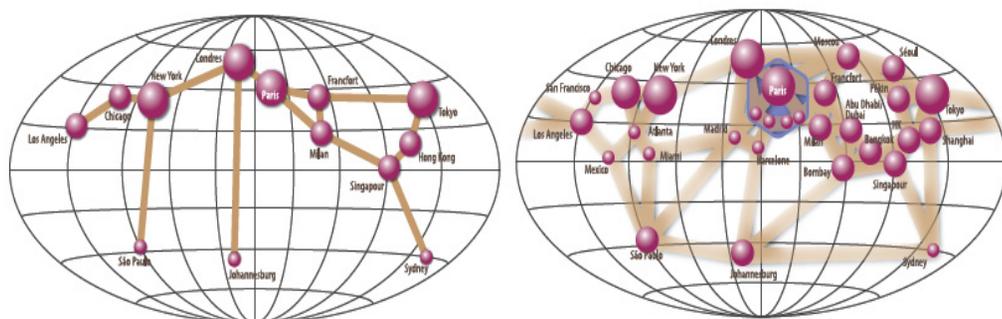
Trop longtemps, cependant, Paris et sa région ont vécu sur leurs acquis ou trop attendu des collectivités locales. Aussi la métropole et son agglomération accusent-elles aujourd'hui des faiblesses cumulées : un taux de croissance relativement faible au regard du niveau global de richesse produite et en comparaison avec celui constaté dans les métropoles de même rang, la déchirure urbaine et les fragmentations sociales qui en découlent, une qualité de vie en baisse qui incite ceux qui le peuvent à s'en éloigner, la vie chère – en particulier en matière de logement –, un réseau de transport dépassé, voire parfois archaïque...

Conjuguées aux effets de la tourmente économique qui frappe le monde, ces faiblesses renforcent l'urgence à agir. Du reste, nul ne conteste aujourd'hui la nécessité du retour de l'État au premier plan dans sa fonction d'aménageur des territoires de croissance.

2. Un projet global de développement, à l'échelle régionale et nationale

La dimension nécessairement nationale du projet du Grand Paris est parfaitement décrite dans l'ouvrage collectif de la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) « *Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire* », précité : « *Il n'est pas plus pertinent aujourd'hui de renforcer Paris et sa région à leur seul bénéfice que de développer les autres régions au détriment de Paris/Ile-de-France comme ce fut naguère le cas. L'intérêt national commande de faire progresser le plus grand nombre possible d'excellences partout où elles se trouvent, en tenant compte des niveaux atteints et des potentiels de toute nature aussi bien que de la situation géostratégique des différents territoires (espaces frontaliers notamment) à l'échelle nationale et européenne, sans écarter d'éventuelles spécialisations. La recherche et l'organisation de synergies aux différentes échelles du territoire national, à commencer par l'identification et l'organisation d'une véritable « région économique de Paris » dans le Bassin parisien, est donc une absolue nécessité.* »

Dans cette perspective, le Gouvernement a pris soin de préciser que le présent texte ne constituait que le premier volet d'un programme volontariste de dynamisation de la région capitale visant à répondre à l'ambition tracée par le Président de la République, notamment dans son discours à la Cité de l'architecture et du patrimoine, le 29 avril 2009, aux termes duquel il convient de « *penser le développement de Paris dans une perspective beaucoup plus large que les limites du périphérique, que les limites de la petite couronne, beaucoup plus large que celles de l'Ile-de-France, (...) penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et de développement des territoires à l'échelle nationale* ».



> Inciter à la concentration des excellences de la région-capitale et au développement d'une métropole-réseau française

> Mettre en réseau et mieux organiser les excellences métropolitaines des régions et celles de la région-capitale

> Renforcer les coopérations entre Paris et le Bassin parisien

Des enjeux internationaux...

... à la stratégie de développement

Source : DIACT / K. Hurel, juin 2009.

3. Un programme d'aménagement durable du territoire

Invités à penser à ce que pourrait être « la ville de l'après-Kyoto ⁽¹⁾ », dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et d'urbanistes, sollicitées dans le cadre de la consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain que le Président de la République a lancée le 17 septembre 2007, ont déployé une vision globale selon eux d'une possible ville-monde durable au XXI^e siècle.

Anecdotiques ou visionnaires, néanmoins toujours fort intéressants, ces travaux embrassent un champ global d'investigation qui doit logiquement trouver une résonance chez le législateur. En effet, ils envisagent tout à la fois les problématiques liées aux transports, à la mobilité, à la gestion des espaces, aux paysages, à l'habitat ou à la composition sociale, notamment.

(1) en référence, bien entendu, à la conférence de Kyoto sur le changement climatique de décembre 1997.

Le projet de loi s'inscrit dans la dynamique du développement durable dans la mesure où il tend à renforcer de manière significative l'offre de transport public collectif en Île-de-France avec un effet très favorable pour le report modal de la route vers le fer.

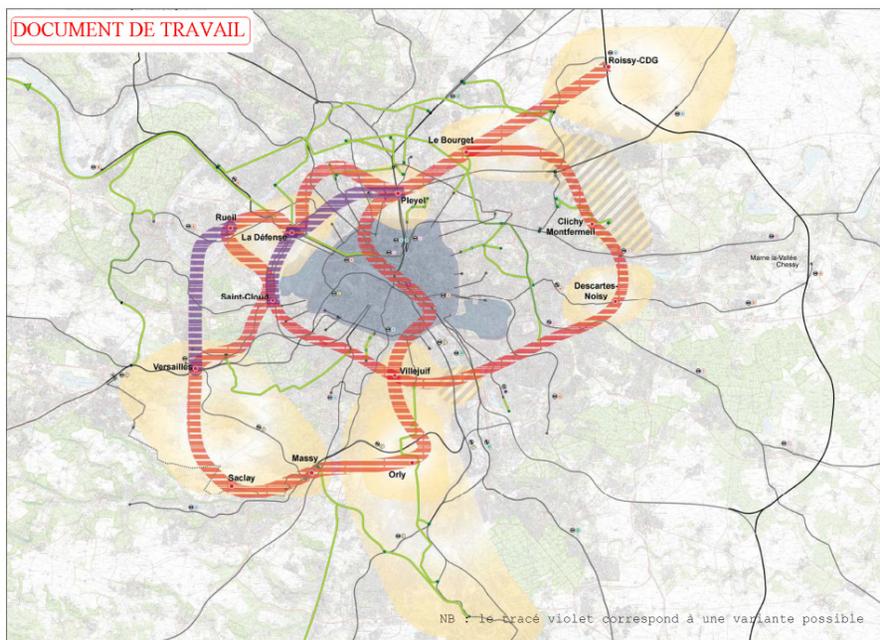
Comme le relève l'étude d'impact annexée au projet de loi, en rendant plus attractif l'usage régulier des transports en commun, il pourra aussi faciliter, le cas échéant, l'acceptation de mesures restrictives à l'usage de la voiture particulière, notamment dans les cœurs de ville.

Le projet global comporte une application concrète. Situé au Sud-Ouest de Paris, le plateau de Saclay constitue depuis très longtemps une zone de grande vitalité agricole et forestière, remplissant des fonctions d'alimentation et d'aménagement de l'espace tout à fait significatives. La qualité des sols, le dynamisme des hommes, l'existence offerte par la ville de Paris d'un marché dense très proche, ont fait de tous temps de ce périmètre une sorte de « poumon » vert qui doit être impérativement préservé à tous égards. Exigences du développement durable, nécessité de répondre à la demande de la population, en nourriture aussi bien qu'en loisirs, incertitudes aussi de l'avenir, celles du changement climatique comme de l'évolution des besoins alimentaires mondiaux.

La préservation d'une zone naturelle, agricole et forestière apparaît donc comme indispensable ; dès lors, elle constitue un élément essentiel du Titre V du projet de loi. Une zone non urbanisable devra ainsi, selon ce dernier, être délimitée par décret en Conseil d'État pris après consultation de l'ensemble des parties prenantes. Par voie de conséquence, les plans locaux d'urbanisme des communes concernées devront s'inscrire dans ce cadre.

Pour atteindre ce but, le projet de loi prévoit le recours à une technique juridique inédite qui s'explique par l'ampleur du défi lancé : concilier la préservation de la nature et de l'environnement avec la constitution, au sein du même espace, d'un pôle de rang mondial, scientifique et de haute technologie à la fois.

B.— UN PREMIER OUTIL STRUCTURANT : LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



La présente carte constitue un document de travail : il ne saurait préjuger des résultats du futur débat public, à l'issue duquel sera établi le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Source : Secrétariat d'Etat au développement de la région capitale.

1. Une volonté d'anticipation : la synergie « réseaux-territoires »

Contestée par certains, la novation principale du présent texte est d'inverser les données traditionnelles de la synergie entre réseaux et territoires : d'ordinaire, lorsqu'il entend développer un territoire défini, l'aménageur s'attache à améliorer les réseaux qui desservent celui-ci de manière à le mettre en relation avec son environnement, proche et lointain. Le « pari » du réseau de transport du Grand Paris – dont les caractéristiques prévisionnelles sont décrites de manière détaillée dans l'exposé des motifs et dans l'étude d'impact du présent texte – consiste au contraire à poser l'enrichissement quantitatif et qualitatif du réseau de transport public – et de toutes les facilités associées – comme un préalable au développement de territoires identifiés, reliés entre eux par de nouvelles synergies.

S'il existe quelques exemples ponctuels de réalisations analogues, notamment au Danemark et aux Pays-Bas, aucun projet d'envergure comparable n'a été mené à bien selon la même méthode, *a fortiori* à l'échelle d'une ville

capitale. Bien entendu, le caractère très innovant de cette approche de l'aménagement du territoire ne préjuge ni de sa réussite ni de son échec, les modalités de mise en œuvre d'un tel projet étant sans doute plus essentielles encore que son point de départ.

Le chantier du Grand Paris : des enjeux exceptionnels

- c'est le « **chantier du siècle** » pour l'Ile-de-France, d'une ampleur comparable à la construction du métropolitain au début du 20^{ème} siècle ou du RER dans les années 1960
- **un défi technologique** : un métro de grande capacité (40 000 voyageurs par heure), pouvant rouler à plus de 80 km/h en pointe, automatique, sécurisé, à haute fréquence et à fonctionnement potentiellement permanent (24h/24)
- **un réseau complexe** : 130 kilomètres de métro automatique combinant des sections enterrées et des parties aériennes, avec de multiples points d'interconnexion avec le réseau existant (métro, RER, Transilien, ferroviaire), la conception étant séparée de l'exploitation
- **des intervenants multiples** : l'Etat, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, les collectivités traversées, le STIF, la RATP, la SNCF, RFF
- **l'urgence** : le calendrier de la première phase vise un objectif de début des travaux d'ici trois ans

Source : étude d'impact

2. Une composante de la mise à niveau du réseau existant

A la lecture du texte initial du Gouvernement, plusieurs de nos collègues ont fait part de leur réticence quant à l'élaboration d'un système qui ne prévoirait pas d'étroites connexions avec les réseaux de transport existants.

Il ne saurait être question de renouveler certaines erreurs commises dans le passé et qui ont consisté à plaquer un nouveau projet sur une réalité mal appréhendée, au risque d'une absence de convergence entre les objectifs et les moyens.

Le réseau de transport du Grand Paris, dont le projet de loi encadre le processus de création, doit donc être envisagé comme une composante d'une modernisation nécessaire par mise à niveau du réseau de transport francilien. Il n'est pas une solution alternative à tous les modes existants, dont la modernisation et l'amélioration passeraient au second plan.

C'est pourquoi votre Rapporteur défendra des amendements tendant, d'une part, à affirmer la nécessaire interconnexion de la « double boucle » avec les réseaux existants et, d'autre part, à garantir des sources de financement séparées entre création de nouvelles infrastructures et réhabilitation de l'existant.

C.— UNE GOUVERNANCE IDENTIFIÉE : LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ET L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY

1. La Société du Grand Paris : une structure de mission

La création d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) tel que la « Société du Grand Paris » (SGP) vise à instituer un maître d'ouvrage doté de moyens suffisants pour être crédible, eu égard à l'ampleur du projet, à son calendrier de réalisation extrêmement contraignant, enfin aux risques encourus.

Le dispositif ainsi proposé réalise un bon équilibre entre efficacité dans la prise de décision et représentation des différents acteurs. La Région d'Île-de-France se voit reconnaître un rôle prépondérant aux côtés de l'Etat dans le pilotage du schéma d'ensemble, ne serait-ce que par sa participation au conseil de surveillance du nouvel EPIC.

Votre Rapporteur et le Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ont souhaité conforter cette orientation en présentant un amendement qui vise à ce que le schéma d'ensemble des nouvelles infrastructures soit établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF.

Un contexte institutionnel marqué par de profondes évolutions

- La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a transféré la compétence de l'organisation des transports collectifs en Ile-de-France aux collectivités territoriales via le STIF. En vertu de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en IdF, le STIF peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences de Réseau ferré de France (RFF).
- L'article 15 du décret du 10 juin 2005 portant statut du STIF précise que le Syndicat, s'il n'exerce pas lui-même la maîtrise d'ouvrage dans les conditions prévues par l'ordonnance de 1959, peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension ou d'aménagement de lignes existantes. En outre, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités de « second rang », hors la politique tarifaire.
- L'État n'est plus aujourd'hui compétent pour décider des conditions et modalités de réalisation et d'exploitation des projets d'infrastructures franciliens. Il appartient en effet au STIF, dans la limite des compétences reconnues à RFF sur le réseau ferré national (RFN), d'assurer en propre la maîtrise d'ouvrage ou de désigner le maître d'ouvrage des projets d'infrastructures qu'il décide et d'en définir les modalités d'exploitation.
- Depuis la décentralisation du STIF, l'Etat n'agit plus que de manière indirecte, en qualité de cofinancier de certains des investissements programmés dans le cadre des CPER. Or, compte tenu des enjeux du réseau de transport du Grand Paris, l'Etat ne peut se désintéresser ni de la définition (études de tracé, phasage, montage juridique et financier, allotissement), ni de la conduite du schéma d'ensemble (débat public, calendrier, rythme de réalisation, procédure de consultation, gestion des impacts et des risques, communication, etc.) : **il doit donc pouvoir en maîtriser la réalisation tout en associant les collectivités territoriales, d'où la création de l'établissement public « Société du Grand Paris ».**
- S'agissant des autres projets de transport – d'intérêt régional ou local –, ils restent de la compétence du STIF et les modalités qui ont cours aujourd'hui ne sont pas affectées par le présent projet de loi.

Les autres degrés d'administration territoriale de la République et les différentes catégories de collectivités territoriales participeront aussi à la gouvernance du projet, au travers d'un comité chargé de désigner un représentant avec voix délibérative au conseil de surveillance.

2. L'établissement public de Paris-Saclay

Pour le plateau de Saclay, où est voulue la mise en place d'un pôle scientifique et technologique de rang mondial, le projet de loi prévoit de la même manière la constitution d'un établissement public national à caractère industriel et commercial. Dénommé « Paris-Saclay », cet établissement se voit assigner des missions très larges, correspondant aux fonctions originales qu'il devra assumer : le classique rôle d'aménagement, mais aussi celui, inédit, d'encouragement à l'innovation économique et à la valorisation industrielle.

Il est essentiel que la gouvernance de cet établissement public reconnaisse elle-même une place spéciale aux représentants de l'État, compte tenu de l'importance nationale des enjeux et l'ampleur des investissements en cause. Mais, dans un esprit de réalisme conforme au principe de la décentralisation, elle doit aussi associer profondément aux décisions les collectivités territoriales en cause et leurs groupements. De même, il semble nécessaire que la communauté universitaire et les milieux économiques soient représentés dans les structures de décision.

Votre Rapporteur et le Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ont manifesté sur ces points leur attachement à l'architecture du projet de loi ; mais ils ont également exprimé leur souci de mieux faire participer les forces vives à la politique menée par l'établissement public. Un amendement voté par la commission a ainsi prévu, auprès du conseil d'administration de l'établissement public, la constitution d'un comité consultatif réunissant les représentants des associations agréées en matière d'environnement, des organisations consulaires et des syndicats.

Le souci manifesté par les rédacteur du projet de loi, comme par la commission du développement durable, d'une valorisation du rôle de l'État est ainsi manifeste. L'établissement public créé constituera un nouvel outil d'action au service de l'intérêt national, venant après la création par un décret du 3 mars 2009 d'une opération d'intérêt nationale (OIN) pour l'aménagement du plateau de Saclay et après l'intégration, à la fin de 2008, de cette zone dans le « Plan Campus » qui prévoit des aides de l'Etat à la constitution de pôles universitaires.

Cependant, le rôle essentiel des collectivités territoriales et de leurs groupements est soigneusement respecté et mis en valeur. Votre Rapporteur et le Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire se sont attachés à cette conciliation difficile ; ils ont également cherché, suivant en cela la logique même du texte proposé, à éviter que le pôle scientifique

et technologique du plateau de Saclay ne soit centré uniquement sur lui-même. Un amendement a été ainsi adopté, prévoyant que le développement de partenariats, prérogative majeure de l'établissement public de Paris Saclay, concernera l'ensemble du territoire national. Le développement du pays tout entier n'est-il pas en définitive le rôle singulier assigné au pôle de développement du plateau de Saclay ?

II.— ... QUI DOIT CONCILIER L'EFFICACITÉ DANS LA RÉALISATION ET LES CONTRAINTES URBANISTIQUES

L'une des ambitions premières du projet d'ensemble du Grand Paris dont ce projet de loi ne constitue que les fondations est de créer, dans un temps maîtrisé, les conditions de la transformation souhaitée, à partir d'un enchevêtrement de collectivités territoriales aux intérêts parfois divergents, d'une vaste agglomération en une ville-monde capable d'être l'égale de ses concurrentes.

Si l'ensemble des dispositifs juridiques existants permet d'ores et déjà de dépasser les clivages territoriaux, on doit néanmoins constater que les procédures en vigueur s'accommodent difficilement de l'impérieuse nécessité, dans un monde en effervescence, de l'obligation d'agir vite, afin de faire face efficacement à la concurrence qui se développe en ce début de troisième millénaire.

Ne nous y trompons pas. La France se doit de relever au plus vite le grand défi de sa compétitivité dans un monde concurrentiel. La mondialisation de l'économie et son lot de délocalisations nous rappellent que les mutations à venir seront autant d'épreuves à surmonter pour préserver la croissance de demain et le bien-être de la population française.

C'est bien l'une des qualités de ce projet de loi que de vouloir faire en sorte que la région capitale et à travers elle l'ensemble du territoire national soit à même de constituer un pôle mondial susceptible de s'inscrire durablement, comme ce fut le cas dans le passé, dans l'édification du monde de demain.

Pour permettre de relever ce défi de taille, il convenait de se doter des outils indispensables à la réalisation de ce nouvel ensemble urbanistique. Mais, en même temps, il fallait respecter les obligations internationales de la France et les prérogatives des collectivités territoriales, notamment en matière d'urbanisme.

Le Gouvernement s'est donc engagé résolument dans cette voie difficile. C'est la raison pour laquelle le projet de loi qui nous est soumis comporte plusieurs aménagements des règles applicables tant en matière de consultation du public que de maîtrise du foncier. Par ailleurs, il crée une innovation importante en prévoyant d'associer directement l'État et les collectivités territoriales dans le développement futur des territoires que le projet du Grand Paris concernera.

A.— L'INSTAURATION D'UNE PROCÉDURE SIMPLIFIÉE DE DÉBAT PUBLIC

1. La convention d'Aarhus et l'obligation d'organiser un débat public

Aux termes de la convention d'Aarhus, signée le 25 juin 1998 au Danemark et adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio de

janeiro pour la région Europe de la commission économique des Nations Unies, les États signataires s'engagent à favoriser la participation du public à la prise de décision ayant des incidences sur l'environnement. Il est notamment prévu d'encourager la participation du public dès le début d'une procédure d'aménagement, « *c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut encore exercer une réelle influence* ». En conséquence, le résultat de la participation du public doit être pris en compte dans la décision finale, laquelle doit faire l'objet d'une information.

En sa qualité d'État signataire de la convention, la France s'est naturellement engagée à transcrire dans ses procédures internes les principes de la convention d'Aarhus.

Tout d'abord, il convient de souligner qu'une fois publiée, la convention internationale d'Aarhus a une valeur infra constitutionnelle et supra législative. En effet, la convention d'Aarhus a été approuvée par la loi n°2002-285 du 28 février 2002 et est entrée en vigueur le 6 octobre 2002. Certaines de ses dispositions étaient d'effet direct et pouvaient être directement invoquées devant les tribunaux sans qu'une transcription législative fût nécessaire. D'autres dispositions, notamment celles relatives à l'association du public au processus décisionnel, ont dû faire l'objet d'une adaptation. Elles constituent désormais le chapitre premier « *Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement et l'aménagement du territoire* » du titre II du livre premier du code de l'environnement.

La procédure fixée par ledit code prévoit l'intervention de la commission nationale du débat public (CNDP). Cette autorité administrative indépendante est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

L'article L.121-1 du code de l'environnement précise que la participation du public peut prendre la forme d'un débat public. Celui-ci porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet. La participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique réalisée en application des dispositions du chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en ce qui concerne les opérations d'aménagement.

En outre, la CNDP veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets, dont elle a été saisie, jusqu'à la réception des équipements et travaux. Elle conseille à leur demande les autorités

compétentes ainsi que tout maître d'ouvrage sur les questions relatives à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet.

La CNDP a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et à développer la concertation avec le public.

2. Les dispositions initiales du projet de loi

Partant du constat que, compte tenu des règles de procédure qui s'y attachent, les débats publics organisés par la CNDP s'étendaient sur des périodes difficilement compatibles avec la nécessité de conduire le plus rapidement possible cette phase de consultation et désireux, par ailleurs, d'associer les collectivités territoriales à cette consultation, le Gouvernement avait choisi de suivre une procédure dérogatoire à celle prévue par le code de l'environnement, tout en respectant les grands principes posés par la convention d'Aarhus.

L'article 3 du projet de loi était entièrement consacré à l'organisation de cette double consultation pour ce qui concerne les opérations de conception et de réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Toutefois, par souci de raccourcir les délais, il confiait au représentant de l'État, en lieu et place de la CNDP, le soin de conduire la consultation, n'associant que de manière éventuelle la CNDP, notamment en lui conférant un rôle consultatif.

Si le Gouvernement entendait ainsi déroger au droit commun de l'organisation des débats publics telle qu'il résulte des dispositions du code de l'environnement, il n'en demeure pas moins que les procédures qu'il comptait ainsi mettre en place s'efforcent de reproduire pour partie certaines phases existantes des différents modes de consultation. À titre d'exemple le délai de quatre mois fixé pour la consultation du public est celui prévu par le code de l'environnement et celui de trois mois pour recueillir l'avis des collectivités territoriales correspond aux délais applicables à diverses procédures prévues par le code de l'urbanisme.

L'innovation principale de la procédure de consultation prévue par le Gouvernement résidait dans l'association des différentes collectivités territoriales (région, départements et communes) et de celle des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement d'Île-de-France concernés par le projet de schéma d'ensemble d'infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris, tel qu'il est défini à l'article 2.

Même s'il a proposé de modifier le délai imparti aux collectivités territoriales pour formuler leurs observations de façon à l'aligner sur celui du débat public, votre Rapporteur se félicite d'une telle initiative qui marque ainsi la volonté du Gouvernement de placer les collectivités territoriales au cœur d'un

projet dont la dimension et les conséquences économiques sont tout autant locales et régionales que nationales.

3. Les propositions des commissions des lois et du développement durable et de l'aménagement du territoire

Ayant évoqué ci-dessus l'une des modifications adoptées par la commission du développement durable, votre Rapporteur rappellera rapidement deux autres propositions également acceptées lors de l'examen en commission.

La première résulte d'une préoccupation partagée avec M. Jacques-Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Il convenait en effet, eu égard à son expérience et son savoir faire, de confier à la Commission nationale du débat public le soin de conduire la consultation du public et des collectivités territoriales. Lors de son audition, son président a d'ailleurs confirmé à votre Rapporteur que l'autorité indépendante était tout à fait à même, y compris dans des délais restreints, de pouvoir mener à bien un tel débat. Aussi, la commission des lois ayant adopté un amendement de réécriture de l'article 3, j'ai proposé que cet amendement soit repris lors de l'examen du projet de loi par notre commission.

Soucieux de renforcer l'information du Parlement et de permettre un contrôle effectif de l'application des dispositions qu'il a votées, votre Rapporteur a souhaité que les commissions compétentes des assemblées soient informées à différents stades de l'avancement de la procédure. Ainsi, communication devrait leur être faite :

- du contenu du dossier destiné au public et transmis aux collectivités territoriales,
- du bilan de la consultation,
- de la prise en compte dans le projet final des observations formulées par le public et par les collectivités territoriales.

B.— LA VOLONTÉ D'UNE MAÎTRISE DU FONCIER POUR MAÎTRISER LES COÛTS

La réalisation du réseau de transport public du Grand Paris constitue une opération d'intérêt national au sens du code de l'urbanisme. Compte tenu de l'ampleur des infrastructures à aménager elle devrait s'étendre sur une période supérieure à dizaine d'années. Son coût global est estimé à 21 milliards d'euros sur la période, somme financée en partie par emprunt, en partie par dotation de l'État.

Il convenait donc d'aménager les règles applicables tant en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'en ce qui concerne le droit de

préemption pour faire en sorte d'éviter toute dérive financière susceptible d'être due à une quelconque spéculation foncière.

C'est dans cet esprit que les articles 5 et 6 du projet de loi aménagent les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en prévoyant notamment que la procédure de prise de possession d'extrême urgence pourra être appliquée pour faciliter la réalisation du réseau de transport public (article 5) et que la date de référence servant de point de départ au calcul de l'indemnité d'expropriation en cas d'usage du droit de préemption dans les zones d'aménagement différé ne soit pas affectée par une éventuelle modification ou révision d'un document d'urbanisme (article 6).

C.— LE SOUHAIT D'ASSOCIER LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES À LEUR DÉVELOPPEMENT FUTUR : LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Les dispositions contenues au titre IV ont pour principal objectif d'associer directement les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale aux projets de développement économique et aux projets d'aménagement des périmètres, soit au voisinage immédiat des gares du réseau de métro automatique, soit sur le territoire défini pour le développement du pôle de Paris-Saclay.

À cette fin, les collectivités territoriales et les EPCI de la région d'Île-de-France concernés pourront conclure des contrats de développement territorial avec l'État (article 18). Afin de faciliter et d'accélérer la réalisation des travaux d'infrastructures et des projets d'aménagement définis dans ces contrats, les collectivités territoriales pourront recourir à des contrats particuliers, proches des contrats de partenariat (article 19).

1. L'objectif des contrats de développement territorial : placer les collectivités locales au centre du dispositif

Les contrats de développement territorial (CDT) constituent une novation particulièrement intéressante. Ils pourront être passés entre l'État et les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale concernés par les opérations d'aménagement, faisant ainsi de ces collectivités territoriales intéressées par la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, au rang d'acteurs directs de leur développement futur.

Il s'agit, en effet, d'instituer un véritable partenariat avec l'État au service de l'essor des périmètres ainsi définis, avec pour objectif de renforcer dans un même temps l'attractivité du territoire national. L'ambition est clairement affichée : mettre à la disposition des acteurs de ce développement, État d'une part, communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part, le cadre contractuel et les outils nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre

d'une stratégie propre à favoriser l'essor économique et l'aménagement urbain dans les périmètres définis en commun entre les collectivités territoriales et l'État.

Votre Rapporteur s'est un temps interrogé sur l'opportunité d'associer la région et les départements à ces contrats de développement territorial. Après réflexion, il y a finalement renoncé, estimant qu'il convenait de ne pas compliquer la formule retenue en multipliant le nombre des parties prenantes au contrat et de laisser aux communes l'initiative, partagée avec leur partenaire l'Etat, d'assurer les choix stratégiques de leur développement futur.

Ces stratégies particulières seront articulées autour des grands axes et s'inscriront dans la logique de la stratégie globale de développement du Grand Paris, dont la mise en œuvre du réseau de transport et la création du pôle technologique de Saclay constituent le premier volet. Les CDT devraient permettre la constitution de plusieurs pôles économiques, urbains, scientifiques, technologiques dynamiques qui participeront à l'attractivité globale du Grand Paris et, par-delà, à celle du territoire national.

Le projet de loi met au service de cette ambition les moyens indispensables au renforcement de l'efficacité qui doit présider à sa réalisation. Il prévoit la possibilité d'ériger les zones de développement couvertes par les CDT en zones d'aménagement différé de façon à permettre la cohérence d'ensemble du projet et à garantir ainsi les conditions d'une véritable maîtrise foncière.

Dans un souci d'efficacité et de façon à accélérer leur mise en œuvre, un délai maximum de dix-huit mois est fixé pour la conclusion de tels contrats, la réduction et la maîtrise des délais constituant un élément clef de la réalisation du projet dans des conditions optimales.

Les CDT ont pour objectif d'être les outils permettant d'accompagner localement et économiquement la réalisation des différentes pièces du puzzle que constitue le schéma d'ensemble, véritable levier de développement. Au final, le projet vise à ce que le réseau de transport public devienne le lien principal permettant de faciliter les échanges entre les différents pôles de développement économique que constitueront des parties de territoire situées dans un périmètre clairement défini autour des nœuds que seront les gares, créant ainsi une complémentarité et une synergie entre les différents pôles du réseau.

Le projet de loi définit, de façon limitative, le périmètre du territoire concerné par le contrat de développement territorial. Il précise que, bien que pouvant couvrir tout ou partie du territoire d'un ensemble de communes, le territoire concerné doit être d'un seul tenant et ne pas comprendre d'enclave.

L'objectif principal des contrats de développement territorial consiste à favoriser le développement économique, social et culturel à proximité des gares, véritables centres névralgiques des pôles qui seront ainsi reliés par le réseau de transport public. L'efficacité du projet et sa réussite suppose d'éviter un émiettement des initiatives pour concentrer dans un rayon compatible avec les

objectifs du Grenelle de l'environnement les éléments susceptibles d'assurer une optimisation du développement de la zone définie en partenariat entre l'État et les collectivités territoriales ou les EPCI.

Il convient d'ailleurs de noter que l'étude d'impact consacrée au titre IV du projet de loi fait clairement apparaître que les moyens financiers que l'État consacrera à la mise en œuvre des contrats de développement territorial se situeront dans le cadre de l'enveloppe budgétaire existante, établie par le contrat de plan État-Région (CPER 2007-2013). Celle-ci prévoit la mobilisation de 184 millions d'euros de crédits de l'État au titre de l'aménagement et de l'urbanisme sur l'ensemble de la période couverte par le CPER.

Les contrats porteront sur le développement économique, l'aménagement urbain, le logement et les déplacements, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. En effet, il s'agit de mettre en place des dispositifs procédant d'une vision globale du développement des territoires en cause et touchant à l'ensemble des actions qui peuvent servir de leviers à l'essor économique, afin d'obtenir un développement cohérent. Les CDT doivent, par souci d'efficacité, contenir les conditions précises de mise en œuvre des objectifs qui y seront affichés.

Dans cet esprit, le CDT pourra contenir une clause prévoyant la création d'une ZAD, avec les conséquences que cela entraîne en matière de droit de préemption et, par extension, en terme de maîtrise foncière.

De façon à préserver l'intérêt des collectivités territoriales, le projet de loi prévoit également l'institution d'un droit de préemption subsidiaire au profit des communes, dès lors que le titulaire du droit de préemption entend ne pas exercer ce droit. Il conviendra que le titulaire informe la commune dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation.

2. Donner les outils nécessaires à la mise en œuvre des contrats de développement territorial

Afin de permettre la mise en œuvre des CDT, la création d'un contrat particulier est prévue permettant aux communes ou EPCI cosignataires de confier à une tierce personne une mission globale portant sur « *la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement* ».

Il s'agit en fait d'un contrat d'un type original, tenant à la fois des contrats de partenariat, prévus par l'article L.1414-1 du code général des collectivités territoriales, de la concession d'aménagement, définie à l'article L.300-4 du code de l'urbanisme et de marchés de travaux relevant du code des marchés publics.

En effet, comme pour un contrat de partenariat, le contrat prévoit de confier à une personne privée des missions de conception et de maîtrise

d'ouvrage. Toutefois, il s'en éloigne dans la mesure où il charge cette personne privée d'élaborer une proposition de révision des documents d'urbanisme et qu'il n'intègre pas les missions de réalisation, d'exploitation ou de gestion des ouvrages ou des équipements. Par ailleurs, le périmètre des missions confiées se rapproche de celui d'une concession d'aménagement, le concessionnaire assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus par la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution.

L'absence de précisions sur la procédure à suivre pour la passation de ce contrat dans le texte du projet gouvernemental conduit à penser qu'il s'agit d'un marché public, dans la mesure où le code des marchés publics demeure du domaine réglementaire.

Il serait utile que le Gouvernement, au cours de la procédure législative, éclaire le Parlement sur la véritable nature de ces contrats particuliers. Le cahier des charges, notamment en termes de spécificités techniques, auquel doit répondre la définition du besoin communiqué à la tierce personne, devra contenir le programme global de construction de l'opération comprenant la répartition indicative entre les programmes de logements, l'activité économique et la liste des équipements publics.

Il est également prévu une indemnisation de la tierce personne dans le cas où le contrat viendrait à être interrompu suite à une modification du plan local d'urbanisme qui ne serait pas conforme à la proposition de révision simplifiée formulée par le cocontractant. **Bien que le texte du projet de loi ne le précise pas formellement, il conviendra de veiller à ce que, dans les faits, le décalage entre la proposition formulée par la tierce personne et la révision retenue porte sur un point majeur rendant impossible la concrétisation du projet et l'atteinte des objectifs formulés dans le contrat de développement territorial. Il importera également que le montant de l'indemnisation soit proportionnel à l'état de conceptualisation du projet et repose sur la fourniture de justificatifs aisément vérifiables par la personne publique.**

Enfin il est précisé que la tierce personne contractante supporte le seul coût des équipements publics en rapport avec l'objet de l'opération. Il convient en effet d'éviter de mettre à sa charge des équipements ne répondant pas aux besoins découlant des obligations liées à l'opération d'aménagement. Il en résulte qu'il ne pourra être mis à la charge du cocontractant l'amortissement ou le remboursement des emprunts afférents à un équipement public non compris dans l'opération d'aménagement, ni les équipements excédant les besoins des futurs habitants ou usagers tels qu'ils auront été définis dans le contrat.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— AUDITIONS

Au cours de sa réunion du 28 octobre 2009, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale.**

M. le président Christian Jacob. Le projet de loi que vous allez nous présenter, Monsieur le secrétaire d'État, est le premier texte qui est renvoyé à la commission assorti d'une étude d'impact, conformément aux nouvelles dispositions constitutionnelles.

Après que vous nous aurez présenté l'architecture de ce texte, nous donnerons la parole aux représentants des groupes politiques et à notre rapporteur, M. Yves Albarello, puis les commissaires poseront leurs questions.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Il y a un an et demi, en mars 2008, le Président de la République créait le secrétariat d'État pour le développement de la région capitale. La démarche était radicalement nouvelle, puisqu'on se situe là, sur une mission circonscrite et géographique, dans une logique de prospective, en visant l'horizon 2020, et non dans la gestion du quotidien. Selon la lettre de mission qui m'a été donnée, il s'agit d'établir une stratégie pour « *permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de sa capitale une « ville-monde » ouverte, dynamique, attractive, créatrice de richesses et d'emplois, et qui constitue pour la nation un atout décisif dans la compétition économique du XXI^e siècle* ».

Paris fait aujourd'hui partie des quatre villes-monde reconnues comme telles avec Londres, Tokyo et New York. Mais Shanghai et Bombay sont déjà sur les rangs pour nous rejoindre. La compétition mondiale ne peut souffrir aucune faiblesse, le moindre décrochage est fatal. La région capitale doit fortifier tous ses potentiels, les accroître, les diversifier, en susciter de nouveaux.

Le Grand Paris, ville-monde au cœur de la région capitale, a aussi, pour reprendre la définition de Fernand Braudel, vocation à favoriser le développement d'une économie-monde. Son articulation avec les métropoles régionales françaises, en particulier grâce au réseau de TGV et au réseau numérique, sera décisive pour redonner à l'économie de notre pays sa modernité et son efficacité.

Le projet du Grand Paris est né aussi de l'engagement international fort de notre pays pour mettre en œuvre les accords de Kyoto. Nous devons trouver de nouveaux modes de croissance qui diminuent les émissions de gaz à effet de serre, affrontent les changements climatiques, imaginent les moyens d'utiliser avec intelligence les ressources en eau et en énergie, prennent en compte les risques

d'inondation et les problèmes de sécurité alimentaire. Ces questions se posent à toutes les métropoles du monde et toutes doivent trouver des solutions originales, adaptées à leur territoire, à leur géographie, à leur histoire, à leurs institutions, à leur économie. S'engager dans le projet du Grand Paris, c'est, dans un même élan, permettre la croissance du produit intérieur brut PIB et le renforcement de la cohésion sociale, mais aussi répondre aux objectifs du rapport Stiglitz. C'est avoir l'ambition de faire du Grand Paris la capitale de l'art de vivre au XXI^e siècle.

L'originalité de la démarche réside dans le lancement d'une vaste réflexion d'architectes-urbanistes sur la métropole urbaine et culturelle de demain, et, concomitamment, dans la proposition d'une projection économique et sociale, scientifique et innovante, d'un Grand Paris situé au cœur du monde.

C'est à partir de ces travaux que le secrétariat d'État a élaboré une méthode, dont l'objectif principal est de préparer et de mettre en œuvre le plus rapidement possible les dispositifs fondamentaux qui doivent permettre la réalisation, de manière cohérente, des objectifs identifiés. Pour la première fois en France, une infrastructure de transport sera réalisée de manière cohérente avec le développement économique, l'urbanisme et l'architecture, autour des territoires qu'elle relie.

Pour cela, il faut trouver le tempo juste entre l'impatience des enthousiasmes et le frein des immobilismes, ce qui n'est pas toujours simple. Tel est l'objet du texte qui vous est présenté.

Après ce projet de loi relatif au Grand Paris 1, d'autres seront encore nécessaires, concernant la région capitale, son extension, voire la nécessaire articulation avec les grandes métropoles régionales. En parallèle aux projets d'urbanisme dévoilés au Palais de Chaillot, en avril dernier, de nombreux travaux ont été menés. Je ne citerai que la cartographie des potentiels de l'Île-de-France, qui nous ont surpris par leur diversité, leur richesse, mais aussi par des faiblesses, des scléroses ou des ségrégations.

Nous avons identifié des territoires de compétitivité qui sont à même d'être des clés essentielles pour l'affirmation du Grand Paris dans la compétition mondiale. Ce ne sont pas des centres créés *ex nihilo* : ils existent, nous allons les étoffer, leur donner des moyens d'être économiquement, mais aussi en termes de qualité de vie, plus dynamiques, plus compétitifs, plus attractifs à un niveau mondial. Nous allons aussi mieux les relier à la fois entre eux et au territoire régional et national.

Nous avons imaginé l'organisation d'un « *espace propice à la création et à l'innovation* », avec un schéma de transport qui mette « *en cohérence la carte de l'habitat, des lieux de travail, des lieux de loisir et des transports* ». Ce sera un réseau de métro automatique de 130 kilomètres environ, qui fait éclater le modèle de transport de la région parisienne encore largement radioconcentrique alors que

70 % des trajets se font aujourd’hui de banlieue à banlieue. Après le métropolitain et le RER, ce sera la troisième génération des grands modes de transport parisiens.

C'est une bataille décisive, à la charnière entre la compétitivité économique et l'attractivité mondiale, par la valorisation des territoires à haut potentiel scientifique et économique, le développement de grands projets urbains et l'amélioration des conditions de vie quotidienne des citoyens de la région capitale.

Cette bataille, il faut la mener rapidement, afin de rendre concrets au plus vite les effets bénéfiques pour tous : pour les habitants de la région capitale, dont il réduira les temps de transport et les désagréments qui y sont liés grâce à un réseau interconnecté sur le réseau existant ; pour les entreprises et les citoyens, auxquels il rendra l'accès aux grands aéroports et aux gares TGV plus aisé ; pour les étrangers qui pourront plus vite accéder aux centres névralgiques – économiques, financiers, scientifiques – de la région capitale et dont l'activité facilitée sera une source d'attractivité pour notre pays. Le projet de loi permet, sous l'égide de l'établissement public « Société du Grand Paris » la réalisation très rapide de ce réseau de transports qui sera la colonne vertébrale du Grand Paris. La Société du Grand Paris, chargée de la réalisation du réseau de métro automatique, pourra participer à l'aménagement des territoires autour des nouvelles gares. Son conseil de surveillance associera l'État, la région et les départements d'Île-de-France, ainsi que la Ville de Paris.

Pour une plus grande efficacité, le projet met aussi en place une procédure adaptée, garantissant la pleine participation du public à son élaboration. Cette procédure optimisée permettra d'aller plus vite, sans réduire pour autant le temps accordé aux millions de citoyens concernés pour s'exprimer et influencer sur le projet.

Après la consultation du public et l'adoption par décret en Conseil d'État du tracé et des gares du schéma d'ensemble, le texte de loi permet la signature de contrats de développement territorial autour des gares pendant une durée de 18 mois. Ces contrats pourront être signés entre l'État et les communes ou établissements publics de coopération intercommunale. Les collectivités locales continueront ainsi d'être les premiers acteurs de leur développement. Ces contrats, pleinement partenariaux, donneront le cadre et les outils de l'élaboration d'une stratégie de développement économique et urbain dans les périmètres définis entre l'État et les communes. Ils pourront comporter une stratégie foncière.

L'autre pôle du projet concerne le territoire de Saclay. Ce site est emblématique des formidables potentiels de la région capitale qui ne sont pas pleinement exploités et peuvent l'être mieux. L'innovation est aujourd'hui l'un des points forts de la compétitivité de la région capitale, qui concentre à elle seule 78 000 chercheurs français. Saclay, qui possède une concentration d'excellence unique en France, peut devenir une *Silicon Valley* française, avec une identité forte, reliée aussi bien au monde entier qu'aux pôles de compétitivité des régions,

dans une dynamique réciproque. À l'heure où l'innovation est un facteur essentiel de la croissance, le *cluster* de Saclay est une opération d'intérêt national.

Nous souhaitons doter ce *cluster* de conditions plus attractives, afin de donner aux étudiants, chercheurs, entrepreneurs, créateurs de *start-up*, la possibilité de bénéficier de conditions de vie, de travail, d'échange qui leur soient favorables. Les liaisons avec le centre de Paris, les aéroports, les autres zones d'activité économique, seront rendues infiniment plus aisées. Mais à Saclay, des espaces non urbanisés verront aussi leur vocation naturelle, agricole, paysagère et forestière protégée et privilégiée. Dans un souci de développement durable, l'étalement et le gaspillage de l'espace seront refusés.

C'est pour mener cette grande opération que le projet de loi propose de créer un établissement public de type nouveau, scientifique et technologique, doté de compétences en matière de valorisation et de développement économique. Il associera dans sa gouvernance l'État, les collectivités territoriales, la communauté scientifique et les acteurs économiques.

Le texte qui vous est présenté correspond à l'acte I, celui des nécessaires fondations du Grand Paris. Il exprime notre volonté, comme l'a rappelé le Président de la République, « *de penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et de développement des territoires à l'échelle nationale* ». C'est un grand espoir. C'est un grand pari pour la région capitale, mais aussi pour le pays tout entier.

M. le président Christian Jacob. Je vous remercie pour ce tour d'horizon qui met en exergue l'envergure nationale de ce projet qui dépasse de loin le seul cadre de la région Île-de-France.

Mme Annick Lepetit. Pour le groupe SRC, ce projet de loi soulève de nombreuses questions.

Nous avons bien noté que nous n'en sommes qu'à l'acte I et que d'autres textes sont à venir. Cela étant, cette audition concerne le projet de loi que nous examinerons en séance publique dans moins de trois semaines. Alors que vous insistez à juste titre, dans l'exposé des motifs, sur le développement durable, cette notion est peu présente dans les articles. La question de l'habitat, par exemple, ou celle des parcs régionaux, sont-elles exclues du Grand Paris ? En quoi le texte est-il en cohérence avec le projet d'aménagement global que vous venez d'exposer ?

Vous accordez la priorité à la question des transports. Quel sera le périmètre exact du « *schéma d'ensemble des infrastructures* » de transport public du Grand Paris mentionné à l'article 2 ? Qui l'établira ? C'est aujourd'hui le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France) qui représente les collectivités territoriales en matière de transport. Pour recueillir leur avis, est-ce à cette instance que vous pensez ? Elle n'apparaît nulle part dans le projet de loi et l'étude d'impact ne la mentionne qu'à partir du titre III.

Alors que les responsables des entreprises publiques de transport que nous avons auditionnées ces dernières semaines accordent la priorité à l'amélioration du réseau existant, comment comptez-vous articuler le futur réseau avec les infrastructures actuelles. S'il est destinataire de l'infrastructure prévue et s'il est prévu de lui attribuer, *in fine*, la responsabilité du transfert des charges, il serait normal que le STIF soit associé en amont aux décisions.

Dans les nombreux articles de presse consacrés au Grand Paris, on parle d'une quarantaine de gares nouvelles. Le projet de loi n'en faisant pas mention, pourriez-vous nous en dire quelques mots ? Ces gares seront-elles véritablement nouvelles et quelle sera, là aussi, l'articulation avec les gares existantes ? Ces dernières seront-elles réaménagées, et moyennant quels financements ?

Enfin, il est indiqué à la page 37 de l'étude d'impact que « *l'organisation de l'exploitation des infrastructures du futur schéma suppose [...] la gestion coordonnée de plusieurs services de transport sur des tronçons de l'infrastructure communs* », notamment en ce qui concerne la ligne 14. Pourriez-vous apporter des précisions à ce sujet ?

M. Yanick Paternotte. Le groupe UMP se félicite de la rapidité avec laquelle ce texte arrive en discussion au Parlement. Nous éprouvons néanmoins une certaine frustration : ce n'est que le premier étage d'une fusée que nous aimerions voir dans son intégralité.

Le texte que nous examinons traite essentiellement des transports et du site de Saclay. Je crois qu'il faut plus généralement mettre en exergue la synergie entre la région capitale et les provinces et métropoles régionales. La réflexion vaut pour tout mode de transport : on ne peut opposer un mode à l'autre, il faut une complémentarité et une capillarité.

La prolongation de la ligne 14 sur l'axe nord-sud, celle d'Éole sur l'axe est-ouest, et la réalisation des deux boucles représentent un enjeu technologique majeur. Quelle technologie entendez-vous développer : celle du pneu, c'est-à-dire celle de la ligne 14, ou celle du fer, qui est celle de l'interface interopérable ? Alors que l'on parle d'une gare TGV à Pleyel, comment gèrera-t-on les intermodalités pour assurer une bonne connexion avec les métropoles de province ? La compatibilité des technologies est un vrai sujet qui a des incidences sur les financements et les tarifications, et qui soulève surtout des problèmes de vie courante qu'il serait pertinent d'aborder.

Par ailleurs, quel sera le rôle des élus ? L'« *urbanisme de projet* » évoqué à l'envi dans l'exposé des motifs au sujet de l'article 1^{er} et du titre IV suppose une conception préalable. Où placera-t-on le curseur, sachant que l'article 2 prévoit une consultation du public avant que le tracé du réseau et l'emplacement des gares ne soient définis par un décret en Conseil d'État ? Si des élus soutiennent un bon projet – comme c'est le cas du triangle de Gonesse –, obtiendront-ils la gare qui va avec, ou est-il devenu inutile de travailler à des projets en amont ? Certes, je suis

partisan d'un aménagement du territoire réalisé à partir des infrastructures – faute de quoi les infrastructures ne sont jamais réalisées : voyez la rocade ouest de la Francilienne –, mais comment les élus qui portent des projets pourront-ils influencer sur le tracé alors qu'ils ne sont pas décideurs en la matière ? L'idée d'un décret en Conseil d'État me paraît assez réductrice par rapport à l'ambition territoriale affichée.

L'article 17 prévoit que la RATP assurera la gestion des infrastructures des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Cela mérite clarification. Voyez le débat qui a eu lieu à l'occasion du projet ARAF, dont le texte définitif a été adopté hier en commission mixte paritaire. Nous remplaçons notamment l'ancienne ordonnance de 1959 par un nouvel article qui est la résultante du règlement européen « *Obligations de service public* ». Qu'en sera-t-il du partage des compétences entre l'ARAF et la RATP ?

M. Stéphane Demilly. Le Président de la République souhaite donner au Grand Paris une « *façade maritime* », notamment par la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Le Havre et par le développement du port du Havre, qui deviendrait la porte d'entrée principale des marchandises acheminées vers Paris par voie maritime et fluviale – place occupée par Anvers actuellement.

Comment prévoit-on de coordonner ce projet et celui de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, grande priorité européenne et nationale dans le cadre du Grenelle de l'environnement et du plan de relance ?

Par ailleurs, la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Le Havre permettra-t-elle la desserte de la capitale de la Picardie, Amiens ?

Enfin, la SNCF souhaiterait pour l'Île-de-France davantage de gares TGV qu'il n'en est prévu dans le projet du Grand Paris. Ne risque-t-on pas, dès lors, de renforcer l'organisation « *radioconcentrique* » du réseau autour de Paris, au détriment des indispensables liaisons TGV directes entre capitales régionales ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez beaucoup de chance de défendre un projet de loi aussi exaltant.

Le projet de Grand Paris est d'envergure nationale, d'autant que la France est la première destination touristique au monde. Nous disposons déjà d'infrastructures importantes : Roissy-Charles de Gaulle est, en nombre de mouvements, le premier aéroport européen, Le Bourget est le premier aéroport d'aviation privée, plusieurs gares TGV irriguent le territoire national. En outre, le projet représente 1 million d'emplois sur une quinzaine d'années et une croissance de 1,5 % du PIB francilien, soit 5,3 milliards d'euros par an. Nous posons aujourd'hui les fondations de ce grand projet pour la France. C'est, pour reprendre votre expression, l'acte I. Pourriez-vous nous en dire plus sur l'acte II, voire sur l'acte III ?

Ma deuxième question a trait aux territoires de développement, qui, à y regarder de près, risquent de provoquer la frustration de certains départements. La répartition de ces territoires est-elle figée ou évolutive ?

Par ailleurs, je souhaiterais que vous précisiez les effets du projet au plan national. Je ne voudrais pas qu'on l'interprète comme un projet seulement parisien ou francilien, mais que l'on souligne au contraire l'effet de levier qu'il aura au bénéfice de la France entière.

Permettez-moi enfin d'allumer un signal d'alarme : j'estime qu'on ne pourra faire l'économie d'un diagnostic du réseau existant. Réaliser une double boucle automatique de 130 kilomètres, fonctionnant 24 heures sur 24, capable de transporter 40 000 passagers par heure en période de pointe, c'est très bien. Mais le réseau que les Franciliens utilisent aujourd'hui n'est pas en très bon état. Il est donc impératif d'engager le diagnostic de ce réseau et d'envisager son avenir concomitamment au développement de la double boucle.

M. le président Christian Jacob. Les élus sont très sensibles à la question du raccordement du réseau de transport en projet au réseau existant. Dans la Grande Couronne, notamment, comment les points de desserte seront-ils reliés aux nouvelles gares ?

Nous souhaiterions également avoir l'assurance que le projet ne fera pas concurrence au réseau existant en remettant en cause la continuité de son financement, tant en dépenses d'entretien qu'en investissements.

M. le secrétaire d'État. Afin de mettre en évidence les éléments de cohérence qui ont guidé notre réflexion, je commencerai par répondre à la question des compétences. Il faut dissiper une certaine confusion à ce sujet. Le projet de loi ne modifie pas les compétences de la région en matière de transport. Tout au plus pourrions-nous avoir une discussion sur une partie des compétences du STIF s'agissant de la réalisation d'ouvrages nouveaux en Île-de-France – discussion toute théorique car, jusqu'à présent, le STIF a toujours délégué la maîtrise d'ouvrage à Réseau ferré de France (RFF) ou à la RATP pour les ouvrages d'une certaine importance.

La compétence de l'État, quant à elle, s'exerce contractuellement dans le cadre du contrat de projets État-région (CPER), sur des objectifs précis et limités dans le temps, avec une clé de répartition des financements. Le CPER comprend des clauses de revoyure – l'an prochain, en l'occurrence – et fera l'objet d'une nouvelle négociation en 2013.

À côté de cet exercice normal, il faut distinguer la compétence de l'État « stratège », garant du temps long pour la nation, qui peut décider lorsqu'il estime, après évaluation, que son intervention est nécessaire. C'aurait été le cas, par exemple, si nous avions dû organiser des Jeux olympiques.

S'agissant de la région capitale et du Grand Paris, l'État a considéré que les enjeux de compétitivité entre les villes-monde, l'accélération des échanges, les potentiels existants et la perspective de la sortie de crise nécessitaient une implication stratégique au nom de l'intérêt national. C'est pourquoi il propose au Parlement un dispositif spécifique pour assurer la réalisation et le financement d'un réseau structurant.

En une période électorale où la confusion peut s'ajouter à la confusion, il était indispensable de définir les compétences respectives de la région et de l'État. Le Président de la République a indiqué le 29 avril dernier que les engagements pris par l'État dans les CPER seraient intégralement tenus.

J'en viens à la question de la vision globale. Bien entendu, un projet de cette nature ne peut être ramené à un seul réseau de transport, même s'il s'agit là d'un élément structurant à l'instar de ce que furent les routes et les chemins de fer. Il englobe, comme l'a justement rappelé Mme Lepetit, l'habitat, l'économie, la culture... La discussion du projet de loi permettra au Parlement d'aborder cette question globale au travers des territoires stratégiques de développement qui s'articuleront autour des gares. Ces territoires n'ont pas été choisis au hasard, mais compte tenu de leurs potentialités qui peuvent devenir des vecteurs de développement importants.

Au sud de Plaine Commune, par exemple, nous avons identifié avec les élus locaux un potentiel exceptionnel en matière d'industries de la création, qui ne figurait dans aucun document et dans aucun programme politique. Du cinéma et de la télévision à la mode et au luxe, en passant par les activités lyriques, les jeux vidéo, le numérique, toutes les conditions sont réunies pour disposer, en l'espace de dix ans, d'un des trois pôles mondiaux des industries de la création. Et je pourrais citer, outre Saclay, trois ou quatre autres exemples de ce type dans des domaines différents.

À ce sujet, il convient de préciser que les portes d'entrée d'une ville-monde ne sont plus la porte de Pantin ni la porte des Lilas, mais les aéroports de Roissy, d'Orly, du Bourget, et les gares d'interconnexion du TGV.

Ce n'est pas l'État qui déterminera les limites des territoires stratégiques de développement : il vous est proposé dans ce texte un dispositif original qui permettra de concilier l'efficacité et le respect des compétences que les lois de décentralisation ont conférées aux communes ou aux groupements de communes. La délimitation se fera conjointement avec les communes. Certains territoires seront assez étendus, d'autres beaucoup plus ramassés. Il n'est nullement envisagé d'en créer sur 50 ou 100 hectares, autour des deux ou trois gares que l'on pourra encore constituer à Paris sur le réseau de métro automatique : cela n'aurait pas de sens. En revanche, un grand nombre de maires estiment que la mise en œuvre de politiques de développement économique, de restructuration urbaine, de gestion sociale, de formation, etc., suppose des territoires relativement étendus. L'examen se fera au cas par cas, dans la discussion et au travers des contrats de

développement, et il portera bien entendu sur les questions de l'habitat, de la mixité, de la culture, de l'économie, en s'appuyant sur des bases concrètes et parfaitement assumées par les collectivités locales.

S'agissant des gares, certaines sont d'ores et déjà identifiées (Roissy, Orly, Pleyel, par exemple), sans que l'on sache pour autant leur emplacement exact. Dans certains cas, il s'agira de gares nouvelles, dans d'autres il s'agira de restructurations.

Nouveauté importante, nous avons veillé à ce que le réseau de métro automatique passe par Paris, alors que tous les projets précédents étaient périphériques. Afin d'assurer la rapidité de la circulation – les rames rouleront à une vitesse de 60 à 80 km/h –, on ne peut multiplier les gares. Leur nombre devrait donc être de l'ordre de la quarantaine.

Pour ce qui est du calendrier, si le projet de loi est adopté au Sénat en février prochain, nous devrions être en mesure de lancer le débat public au 1^{er} septembre et de déterminer les emplacements des gares à la fin de l'année 2010.

Monsieur Paternotte, vous souhaiteriez connaître la teneur des actes II et III. Après l'acte I, qui prendra un certain temps, l'acte II concernera très vraisemblablement la Grande Couronne et plusieurs villes directement intéressées par le Grand Paris. Les flux entre Chartres et Paris ou entre le sud de l'Oise et Paris sont, aujourd'hui déjà, très importants.

Vous posez également des questions d'une grande technicité et je vous reconnais bien là...

M. Yanick Paternotte. Permettez-moi de préciser mon propos : la double boucle utilisera-t-elle sur toute sa longueur la technologie de la ligne 14, auquel cas seuls les métros pourront circuler sur les nouvelles infrastructures, ou prévoit-on de recourir aux deux technologies, pneu et fer ?

M. le secrétaire d'État. On ne peut répondre à cette question aujourd'hui. Théoriquement, les deux solutions sont possibles. Mais votre interrogation porte concrètement sur la possibilité, pour des TGV, de rouler de La Défense à Pleyel. Après une première étude menée conjointement par la RATP et la SNCF, la réponse est globalement négative, et pas seulement en raison de l'incompatibilité des technologies que vous avez évoquées. Le travail se poursuivra néanmoins. Je n'exclus pas que le réseau définitif accepte des surfaces de roulement différenciées, étant entendu qu'il faut que les moyeux soient les mêmes.

En revanche, l'interconnexion avec le RER est totalement prévue : comment pourrait-il en être autrement ? Plus de la moitié des quarante gares seront d'ailleurs des gares d'interconnexion.

Dans 13 ans – 3 ans de procédure et 10 ans de réalisation –, l'État remettra l'ouvrage à la disposition du STIF ou de l'autorité organisatrice de transport qui sera en place à cette date. L'exploitant acquittera alors un péage, comme c'est déjà le cas entre la SNCF et RFF.

M. Jean-Marie Le Guen. Et si le STIF refuse de prendre l'ouvrage ?

M. le secrétaire d'État. D'après les études qui ont été faites, ce réseau transportera 3 millions de voyageurs par jour, soit autant que l'ensemble du réseau de métro actuel et un peu plus que le RER. Ce sera un apport considérable pour les Franciliens. Le président de région en place à ce moment-là, quel qu'il soit, pourra remercier l'État ! J'imagine mal une autorité organisatrice refuser un tel ouvrage.

Pour ce qui est de la délimitation des compétences entre l'ARAF et la RATP, monsieur Paternotte, j'attends de connaître le texte définitif qui sera adopté la semaine prochaine.

Oui, monsieur Demilly, c'est une caractéristique importante du projet de Grand Paris que cette ouverture sur une façade maritime. Une ville-monde dépourvue de façade maritime est une ville handicapée. Au-delà du Havre, c'est la vallée de la Seine tout entière qui présente un potentiel important et nous menons la réflexion stratégique avec les grands élus de cette région.

En ce qui concerne Amiens, mon collègue Dominique Bussereau ne m'a pas indiqué qu'il envisageait des modifications substantielles en fonction du Grand Paris.

Bien entendu, tous les flux de TGV ne doivent pas forcément transiter par Paris. J'attends que la SNCF fasse des propositions pour définir les gares autour de Paris qui permettront les meilleures connexions. À échéance de dix ans, les gares du Nord et de l'Est seront confrontées à une saturation. Nous travaillons avec RFF et les collectivités locales concernées à la possibilité de faire de Pleyel une gare internationale contribuant à désaturer Paris.

Alors que la gare TGV de Massy n'assure pas complètement son rôle fluidificateur en matière de flux en provenance du Sud et de l'Ouest – il y aura donc une action à mener –, celles de Marne-la-Vallée-Chessy et de Roissy remplissent assez bien leur fonction et devraient être en mesure d'absorber les prévisions de trafic à dix ans. Nous devons prendre une décision en ce qui concerne La Défense, en relation avec le projet de ligne Paris-Le Havre.

J'ai en effet de la chance, monsieur le rapporteur, de défendre ce fantastique projet. Tout, dans mon expérience, me porte à croire que cette grande ambition est réalisable. C'est pourquoi je vous la présente avec confiance et tranquillité : ce n'est pas une question partisane, c'est un problème historique et un problème français.

De ce point de vue, ce projet de loi est fondateur. Pour la première fois dans notre pays, on met en place un dispositif qui, d'un seul élan, pose un projet de transport et un projet de territoire, ce qui enclenchera rapidement des mouvements en matière économique et en matière de restructuration urbaine.

Vous faites état de la frustration possible de certains départements. Il est vrai que la Seine-et-Marne ou le Val-d'Oise, par exemple, peuvent estimer à certains moments qu'on les prend moins en compte qu'ils ne le souhaiteraient. Conscients de cette question, nous nous fixons comme objectif l'articulation de territoires de la grande couronne autour de nœuds de transport. Au demeurant, les choses évoluent avec une rapidité spectaculaire. Ainsi, quelques jours après que j'eus fait savoir que j'étais défavorable au circuit de formule 1 à Flins, le conseil général des Yvelines a exprimé sa volonté, devant les difficultés rencontrées par le secteur automobile dans la vallée de la Seine, de penser une vallée de l'automobile du futur articulée autour de Flins, de Poissy et du plateau de Saclay. C'est une excellente idée. Il est urgent que ce territoire figure parmi les territoires de développement.

À Marne-la-Vallée, la réflexion est lancée avec les élus à partir du *cluster* de la cité Descartes. Dans le nord de la Seine-et-Marne, les possibilités de développement par rapport à Roissy se dessinent nettement. Bref, le mouvement est déjà lancé pour faire émerger des territoires de développement au-delà du « Grand Paris I ».

Bien entendu, ce projet n'a de sens que s'il a une dimension nationale. Ma génération a été nourrie de la lecture de *Paris et le désert français*, de Jean-François Gravier, ouvrage qui fut à l'origine des politiques de décentralisation menées par l'État. L'action de la DATAR, en particulier, a contribué à rééquilibrer le territoire français.

Aujourd'hui, la question ne se pose plus en ces termes. Il ne s'agit plus d'arracher des activités à Paris pour les mettre en province. Nous étions auparavant dans une économie fermée, nous sommes aujourd'hui dans une économie mondialisée où l'important est de « jouer groupé et moderne » pour attirer les investissements et exporter de la valeur ajoutée. Nous avons la chance de disposer d'un moteur principal qu'il faut faire tourner à plein régime : le Grand Paris. Les effets seront immédiats à Lyon et Grenoble – qui ont déjà accompli un travail remarquable –, à Marseille, à Lille, à Nantes, Bordeaux, Toulouse...

Je terminerai par le signal d'alarme du rapporteur au sujet des problèmes immédiats que posent les déficiences du réseau actuel. Il n'est pas de la compétence de l'État de prendre en charge le RER, par exemple. Si la région estime qu'elle ne sait plus faire ou qu'elle ne sait pas faire, c'est une autre question. On pourrait parcourir en sens inverse le trajet effectué dans un sens à une certaine époque, mais je crois que personne ne le souhaite. On peut aussi réexaminer un certain nombre de termes du contrat dans la clause « de revoyure ».

En tout état de cause, il faut mettre fin à la confusion : ce n'est pas parce qu'un problème important se pose que l'on doit récuser la notion de compétence !

M. Philippe Meunier. C'est précisément parce que ce dossier est d'intérêt national – face à la mondialisation, nous avons besoins d'une capitale-monde pour attirer les investissements – qu'il faut le situer dans le contexte national. Si nous nous réjouissons que le projet permette la création d'un million d'emplois pour la région parisienne, il serait nécessaire de déterminer combien d'emplois en résulteront pour la province, car le financement sera assuré par tous les contribuables français. La crainte que la province ne se transforme en lointaine banlieue parisienne est ancrée dans l'inconscient collectif. Aussi devons-nous à tout prix apporter la démonstration que ce projet donnera toute leur place aux autres agglomérations et au monde rural. L'histoire de la France ne se construit que dans l'unité et la cohésion nationales.

M. Christophe Caresche. Je me garderai bien, monsieur le secrétaire d'État, de vous intenter un procès en illégitimité. Dans la mesure où l'un des problèmes rencontrés par la région ces dernières années est le désengagement de l'État, le fait que celui-ci affiche de nouveau des ambitions pour l'Île-de-France va dans le bon sens. Mes interrogations portent plutôt sur la manière dont il entend conduire ce projet.

Plus que l'élu local, c'est le membre du corps législatif qui s'étonne que vous proposiez un dispositif dérogatoire au droit commun dans presque tous les domaines. Notre pays a su mener de grands projets d'infrastructures avec les outils existants, notamment dans le code de l'urbanisme et dans le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Mais aucun de ces outils ne semble trouver grâce à vos yeux et vous bâtissez *ex nihilo* un code de l'urbanisme, un code de l'expropriation et un code de l'environnement spécifiques au Grand Paris. Il appartiendra au législateur de valider ou non ce statut d'exception et au Gouvernement de faire la démonstration de son utilité, ce qui, à mon sens, sera nécessaire dans de nombreux cas. Ainsi au sujet de la consultation du public, on écarte, dans les faits, la commission nationale du débat public. Les dispositifs d'expropriation sont eux aussi très particuliers. La zone de protection de l'environnement de Saclay est une novation sur le plan juridique... Vous devrez justifier ce parti pris.

Comme opérateur, vous avez écarté tous les outils d'aménagement et d'action foncière que l'État aurait pu mobiliser. M. Gilles Carrez lui-même regrette dans son rapport que l'on crée ce nouveau réseau sans associer le STIF. On ne peut balayer d'un revers de la main, comme vous l'avez fait tout à l'heure, l'autorité organisatrice de transport en Île-de-France, chargée tout à la fois de la programmation, du financement et de la gestion des transports en communs ! D'autant que vous lui confierez ensuite la gestion de ce métro automatique...

De même, pourquoi ne mobilisez-vous pas l'Agence foncière et technique de la région parisienne ?

M. Martial Saddier. Je ne suis élu ni de Paris ni de la région parisienne, mais, en tant qu'élu de la nation, je suis favorable à ce projet. Ma région, dont l'industrie est axée elle aussi sur l'automobile, ne peut que s'intéresser à votre projet consacré à la voiture écologique, monsieur le secrétaire d'État. C'est également une région touristique. Je considère que ce qui sera bon demain pour Paris le sera pour l'ensemble du territoire.

Cela étant, vous connaissez mon opinion. Ce projet arrive dans un contexte particulier : mise en œuvre de la restructuration des services publics, réforme territoriale, suppression de la taxe professionnelle, généralisation plus ou moins facile du très haut débit ou de la télévision numérique terrestre. Les élus et les populations des territoires se sentent en souffrance.

De plus, nous avons aussi, nous, en qualité d'élus des autres territoires, de grands projets : la modernisation d'un port, l'amélioration de l'hôtellerie ou du parc immobilier, la création d'une zone industrielle, le remplacement d'un téléphérique ou d'un télésiège. Et, croyez-moi, la complexité administrative est telle que c'est quelquefois un enfer ! Voilà pourquoi je souhaite faire passer un message : si le projet relatif au Grand Paris permet de fixer certains curseurs en matière de grands projets, nous souhaiterions que la réflexion s'étende à l'ensemble du territoire national.

Vous avez appelé à jouer groupé et moderne. Permettez-moi d'ajouter qu'il faut jouer solidaire. La notion d'investissement implique celle de retour sur investissement. Ce retour, s'il ne concerne que le Grand Paris et certaines métropoles régionales, devra être solidaire avec l'ensemble du territoire national. À cet égard, je rappelle que le Gouvernement lance, en même temps que le projet du Grand Paris, les assises des territoires ruraux. Je formule tous mes vœux pour ces deux initiatives : la réussite de l'une n'ira pas sans celle de l'autre.

M. Daniel Goldberg. Comme Christophe Caresche, je me garderai bien d'intenter un procès en illégitimité à l'État. Cela dit, force est de constater que la rétrocession par l'État, qui était à la tête du STIF il n'y a pas si longtemps, de la gestion des transports à la région Île-de-France s'est faite dans de mauvaises conditions. À cela s'ajoute le tout récent passage en force du transfert des actifs de la RATP, dans le cadre de la loi ARAF.

Dans le maelström d'annonces faites par le Président de la République au Palais de Chaillot le 29 avril, on a du mal à faire le lien. Les architectes ont formulé des propositions différentes. Quelle substantifique moelle en tirera-t-on ? Quelle vision du grand bassin parisien ? S'achemine-t-on vers le concept de ville dense – avec une construction de la ville sur la ville – mis en exergue dans le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France ?

Vous déclarez ignorer l'emplacement exact des gares mais vous communiquez largement : *Le Parisien* a publié une pleine page comportant des

éléments précis ! Devons-nous discuter du projet de loi ou de vos annonces dans la presse ?

En tout cas, je vous sais gré d'avoir confirmé que la discussion ne portera ni sur l'extension de la ligne 4, ni sur celle de la ligne 11, ni sur celle de la ligne 14, ni sur celle du T1, ni sur le barreau de Gonesse, ni sur la nouvelle branche du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, ni sur la tangentielle nord, ni sur les objectifs du CPER, ni sur l'amélioration du RER !

Nous ne discuterons pas non plus du tracé du nouveau réseau, ni de son financement, puisque ceux-ci ne figurent pas dans le projet de loi. Certes, nous examinerons avec application les articles du texte. Je doute que cela conduise à une vision très claire de la proposition faite aux citoyens !

M. Gilles Carrez, après avoir conduit sa mission à laquelle majorité et opposition ont participé à parité, a remis son rapport en septembre dernier. Même si ce document n'a pas fait l'objet d'un vote, un relatif consensus s'est dégagé en matière de transports publics. Vous étiez représenté à ces réunions, monsieur le secrétaire d'État. Tiendrez-vous compte des propositions de tracé et de financement formulées dans le rapport ?

Enfin, les contrats de développement territorial prévus à l'article 18 du projet de loi sont censés permettre aux élus de s'impliquer pleinement dans les projets locaux. Mais qu'arrivera-t-il s'ils ne souhaitent pas signer de tels contrats ?

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir cité Fernand Braudel, natif, tout comme Pierre Gaxotte, de ma circonscription de la Meuse.

Je vous remercie également d'avoir répondu à certaines questions, mais aussi de n'avoir pas répondu à d'autres : on ne saurait anticiper les résultats du débat qui est prévu à l'article 3 et dont il faudra préciser les modalités, sans doute en réintroduisant la commission nationale du débat public.

La frustration de certains de nos collègues est compréhensible. Cela dit, nous sommes dans le champ du développement durable et la consultation des populations, des associations et des élus concernés est indispensable.

Pourriez-vous apporter des précisions sur l'organisation du débat public et sur la façon dont votre administration en tirera les enseignements ?

M. Jean-Claude Bouchet. Ce projet pour la ville-monde intéresse le député du Vaucluse que je suis au même titre que l'ensemble de la population. Cette stratégie qui apportera développement, emploi et croissance ne peut qu'emporter l'adhésion. Mais il ne faut pas oublier le reste de la France, en veillant à ce que le projet ne se fasse pas au détriment des provinces. Comment envisagez-vous, de ce point de vue, la complémentarité avec les métropoles

régionales, qui ne doivent pas devenir des banlieues ? Comment s'assurer de l'adhésion de tous les Français, gage de la réussite du projet ?

M. le secrétaire d'État. Les questions de MM. Meunier, Saddier et Bouchet sont convergentes. S'il est difficile de quantifier en termes macro-économiques les effets du développement d'une région ou d'une métropole sur celui des autres régions et métropoles, du moins peut-on se référer à des données connues. La région Île-de-France représente presque 30 % du PIB français, la région parisienne au sens large 40 %. La croissance moyenne en Île-de-France sur dix ans correspond à la moyenne nationale, soit un peu moins de 2 % (chiffre d'avant la crise). Or les autres grandes métropoles urbaines occidentales de type ville-monde, à l'exception de Tokyo qui s'inscrit dans la moyenne nationale du Japon, ont connu une croissance de 4 à 5 %.

Nous avons étudié les raisons de cet écart. L'analyse des modes d'organisation des villes-monde a jeté un éclairage cru sur ce qui ne fonctionne pas dans notre région capitale. Au regard des potentiels existants, la situation est parfois affligeante. Nous avons ainsi découvert que Noisy et la cité Descartes regroupent 1 700 chercheurs et ingénieurs spécialisés dans le développement durable et connus dans le monde entier – sauf à Paris !

M. le rapporteur. Moi, je les connais !

M. le secrétaire d'État. Vous avez de la chance : les élus locaux les connaissaient à peine et l'on ne trouvait aucune information à ce sujet ! Depuis, les élus se sont organisés et un territoire consacré au développement durable est en train d'émerger.

Je pourrais aussi évoquer la « vallée des biotechnologies » qui se dessine entre le Sud de Paris et Évry : hôpitaux, laboratoires, centres de recherche y sont nombreux ; 60 % de l'industrie pharmaceutique y sont concentrés. Or, personne, mis à part les élus de la vallée de la Bièvre, n'a parlé de ce formidable potentiel.

Toutes ces observations nous conduisent à affirmer que l'objectif de 4 % de croissance en situation normale est atteignable. Et les incidences de ce doublement pour l'ensemble de la population française seront loin d'être négligeables. Les effets de solidarité, que M. Saddier a raison de souligner, seront immédiats. Non seulement je vous demande d'en être convaincus, mais aussi de le faire savoir !

Connaissant votre esprit positif et constructif, monsieur Caresche, je vous invite à lire très attentivement le projet de loi : vous constaterez que les procédures, lorsqu'elles sont dérogatoires, sont à l'avantage des élus, qu'il s'agisse de la participation des collectivités au débat public – lequel concernera 9 millions de personnes – ou de l'organisation des contrats de développement territorial – qui sont une nouveauté, certes, mais qui mettent à la disposition des élus certains outils classiques de l'État.

Nous n'avons nullement l'intention d'ignorer la commission nationale du débat public, monsieur Pancher. Nous avons seulement une exigence de rapidité. Mais nous en discuterons le moment venu.

Mme Annick Lepetit. Avec plaisir !

M. le secrétaire d'État. Par ailleurs, à l'exception des représentants de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, les membres du conseil d'administration du STIF siégeront au conseil de surveillance de la société du Grand Paris.

M. Christophe Caresche. Mais pas le STIF lui-même.

M. le secrétaire d'État. En effet, mais on pourra compter sur la vigilance et sur l'expertise de ses membres.

Nous comptons mobiliser les outils d'aménagement tels que les EPA – établissements publics d'aménagement – ou l'AFTRP, qui est d'ores et déjà en action sur le plateau de Saclay. Rien ne nous interdit non plus, si tout le monde en est d'accord, de faire appel à l'office foncier. Nous n'avons nullement l'intention de mettre à l'écart les outils existants. Il faut simplement que ceux-ci s'intègrent dans un dispositif défini.

Vous êtes le premier intervenant, monsieur Goldberg, à parler des architectes-urbanistes. J'ai lu récemment que nous n'aurions pas pris en considération leurs travaux. Un des plus éminents d'entre eux a d'ailleurs montré quelque irritation à ce sujet. Cela dit, l'exposition du Palais de Chaillot consacre un travail exceptionnel et unanimement salué. Cette initiative du Président de la République a été une totale réussite. Elle a permis de montrer que l'architecture pouvait se projeter en avant en tenant compte du « *post-Kyoto* ». On a constaté de nombreuses convergences, notamment en ce qui concerne la « *ville dense* ». Bref, plusieurs points théoriques de l'urbanisme moderne auront été ainsi fixés.

Mais l'intérêt du dispositif est aussi de faire ressortir que tous les architectes-urbanistes ne sont pas du même avis et qu'il serait vain de s'employer à « raboter » leurs positions pour en dégager une pensée unique. C'est pourquoi je leur ai demandé de consacrer le temps nécessaire – peut-être une année –, au sein d'un groupement financé par l'État, à une réflexion commune sur leurs différences et sur leurs convergences. Roland Castro a même appelé de ses vœux une « *charte de Paris* » à l'instar de la charte d'Athènes jadis.

Il faudra donc un peu de temps pour recueillir la substantifique moelle, ce qui n'empêchera pas les architectes d'intervenir dans la définition des territoires de développement et dans les opérations d'urbanisation ou de restructuration urbaine qui démarreront dans dix-huit mois ou deux ans. Au demeurant, la plupart d'entre eux se sont déjà rapprochés des collectivités locales.

Au total, nous souhaitons dégager une philosophie générale de l'aménagement du Grand Paris, tout en permettant une certaine diversité des créations architecturales et urbanistiques en fonction de la géographie et de l'histoire des sites. Nous ne voulons pas que l'État décide de façon autoritaire de tel ou tel projet, à tel ou tel endroit : il faut une codécision avec les collectivités locales concernées.

M. Goldberg regrette que la discussion législative ne porte ni sur le tracé ni sur le financement du nouveau réseau. Je le répète, le tracé définitif ne sera arrêté qu'après le débat public.

M. Daniel Goldberg. Dans ce cas, ne communiquez pas sur ce tracé !

M. le secrétaire d'État. C'est seulement au moment du débat public que nous présenterons des faisceaux. J'espère qu'on ne sera pas très éloigné, à l'arrivée, de ce que l'on peut voir ici ou là, mais je n'en sais rien aujourd'hui.

D'autre part, les nombreuses études que nous avons diligentées nous ont conduits à caler le mode de financement du nouveau réseau sur celui du métropolitain de Paris. C'est ce qu'il y a de plus simple et cela permet de ne pas amputer les crédits de la politique de transport de la région. Tous les arbitrages ne sont pas rendus mais ils le seront avant la discussion du texte en séance publique. Le schéma est le suivant : nous aurons une dotation en capital et un emprunt sur 40 ou 50 ans, auquel s'ajoutera, dans les territoires de projet situés autour des gares, une captation de tout ou partie (la question reste ouverte et sera probablement tranchée dans le cadre des contrats de développement) de la valorisation foncière.

Je crois que personne ne pourra contester cette captation au bénéfice d'une infrastructure de transport. Lors de la construction de la ligne 14, nous n'avons pas été à même de bénéficier de la valorisation foncière du secteur, alors en friche, de la bibliothèque François-Mitterrand, alors que cette valorisation a atteint 70 % dans les cinq années qui ont suivi. Les Britanniques et les Allemands ont régulièrement recours à la méthode consistant à financer pour partie une infrastructure par la valorisation foncière induite. Il n'y a aucune raison pour que nous ne faisons pas de même.

M. Christophe Caresche. Cela signifie-t-il que vous instaurerez une taxe spéciale ?

M. le secrétaire d'État. Nous pourrions en reparler. De toute façon, ce n'est pas l'objet du texte.

M. Jean-Marie Le Guen. Est-il exact que le coût estimé est de 17 milliards d'euros ?

M. le secrétaire d'État. Non, il sera de 21 milliards.

M. Jean-Marie Le Guen. Dont les trois quarts financés par l'emprunt ?

M. le secrétaire d'État. Nous en reparlerons.

M. Serge Grouard. On ne peut que se réjouir d'un projet visant à conforter Paris comme ville-monde. Cela étant, je partage l'opinion de M. Saddier : si le texte prévoit un dispositif dérogatoire, c'est que le système classique, qui s'applique dans tout le reste du pays, pose des problèmes. Il faudrait tout de même trouver un jour des solutions, au lieu de déroger au droit commun sous prétexte d'une « grande ambition » ! Il y a là matière à réflexion pour la réforme territoriale.

Les financements seront importants : on parle d'un total de 35 milliards d'euros. L'État disposant d'une enveloppe nationale pour les CPER, je suis prêt à parier qu'il y aura des effets d'éviction.

Je crois également que l'on se trompe à propos de Saclay, même si je suis d'accord sur les attendus : visibilité, concentration des moyens, etc. Plutôt que de tout concentrer dans un périmètre relativement limité, avec toutes les dépenses annexes que cela suppose, ne pourrait-on s'inscrire dans une logique de réseau avec d'autres pôles du bassin parisien ? Sans avoir cette dimension, ces pôles sont dynamiques et leur intégration éviterait beaucoup de dépenses à Saclay et sans doute certains effets imprévisibles.

Cette logique, monsieur le secrétaire d'État, c'est celle des pôles de compétitivité que vous avez défendus naguère. Parfois, ces pôles s'étendent sur plus de 100 ou 200 kilomètres sans que cela les empêche de bien fonctionner : on a cherché à valoriser l'existant et non à créer *ex nihilo*. Or, comme il faudra bien parler un jour « d'espèces sonnantes et trébuchantes », nous devons veiller à ce que chaque euro public investi serve le mieux possible à la réalisation de cette ambition nationale.

M. Christophe Bouillon. Le projet intéresse les élus bien au-delà de la région parisienne, ne serait-ce qu'au regard de l'organisation des réseaux de transport, des besoins de financement dans un contexte d'assèchement des finances publiques ou de l'éventualité d'une extension vers la Normandie.

Pourriez-vous indiquer à quel moment un deuxième projet de loi viendra compléter ce dispositif en précisant cette extension, ainsi que la nature des projets ? Je vous le dis dès à présent, la Haute-Normandie ne souhaite pas devenir une nouvelle banlieue de Paris.

Par ailleurs, comment articulerez-vous le projet que vous présentez avec les ambitions de la SNCF, les contraintes financières de RFF, les opérations déjà lancées dans le cadre des CPER et, plus généralement, les opérations initiées par les territoires ? S'agit-il de remettre les compteurs à zéro et de geler l'ensemble de ces projets ?

Pour que la fusée décolle, il lui faut un carburant. Quelles sources de financement envisagez-vous, en particulier pour l'extension du réseau vers la Normandie ? Sollicitez-vous, et à quelle hauteur, les collectivités locales ?

Vous avez fait état de l'« enthousiasme » des élus normands. Je ne voudrais pas vous contredire mais, comme on dit chez nous : « *grand diseux, petit faiseux* ». Nous attendons de voir !

M. Philippe Duron. Je m'exprimerai en tant qu'ancien président du conseil régional de Basse-Normandie et en tant que maire d'une des capitales régionales.

Vous avez parlé de Paris « ville-monde », monsieur le secrétaire d'État : depuis le XVIII^e siècle, c'est une réalité. Vous êtes chargé de la « région capitale » : c'est aujourd'hui un fait. En outre, Paris est encore une capitale nationale où beaucoup de décisions sont prises et qui polarise fortement l'économie du pays.

Puisque vous avez évoqué *Paris et le désert français*, je souhaite vous interroger sur l'aménagement du territoire. La politique d'aménagement du territoire consiste à repérer des espaces pertinents et à déterminer des limites entre ces territoires. À vous entendre, et à entendre le Président de la République évoquer la « façade maritime » de l'Île-de-France qui serait ouverte par l'axe séquanien, je me demande si l'on ne pense pas un peu étroit. La façade maritime de la région capitale, c'est à mon sens la grande baie de la Seine, jusqu'à l'entrée de la Manche.

Je m'inquiète un peu de votre projet consacré à l'automobile dans la vallée de la Seine. En effet, lorsque les pôles de compétitivité ont été lancés il y a trois ou quatre ans, les deux régions normandes se sont associées pour créer « *Normandy Motor Valley* ». Le Gouvernement nous a fort pertinemment encouragés à nous associer à l'Île-de-France. Il serait consternant de laisser aujourd'hui la Basse-Normandie de côté alors que l'automobile est la première filière industrielle de ce territoire où elle occupe plus de 25 000 personnes. Du reste, le Président de la République s'est rendu il y a deux mois près de Flers pour saluer le plus bel exemple de relocalisation industrielle réalisée en France dans le domaine automobile depuis quelques années.

Enfin, comment assurer à tous les Français un égal accès, notamment ferroviaire, à la capitale ? La congestion du Mantois est pour nos deux régions un problème majeur qu'il faudrait absolument régler. Certes, il y a des progrès. M. Bussereau a installé récemment le comité de pilotage qui doit organiser le débat public, ce qui laisse entrevoir une future LGV normande partant de La Défense et passant par le Mantois. Mais nous avons besoin d'en savoir plus, en particulier du point de vue des financements.

Mme Christine Marin. Je m'étonne que le projet de Grand Paris ne soit pas matière à évoquer également le transport individuel. Les taxis, auxquels j'ai

consacré une étude, prévoient d'adopter le plus rapidement possible des véhicules électriques, ce qui ne saurait laisser notre commission insensible. La voie dédiée aux taxis, préconisée par le rapport Chassigneux entre Paris et Roissy, a été aménagée sur 5 kilomètres. Les huit kilomètres supplémentaires devaient arriver à la fin de 2009, mais la réfection des 22 tunnels du Grand Paris a été un prétexte pour tout arrêter.

Tout le monde ne prendra pas les transports en commun, c'est un fait. Dès lors, qu'en sera-t-il des transports individuels dans le Grand Paris ?

M. le secrétaire d'État. En effet, nous n'avons pas étudié la question des taxis mais nous le ferons. Vous avez raison d'affirmer que tout le monde ne prendra pas les transports publics. Nos études font apparaître une grande difficulté pour tout ce qui concerne routes et autoroutes, comme si plus personne ne voulait traiter ces questions. Je milite pour l'achèvement de la Francilienne à l'Ouest mais je ne sens pas une grande volonté.

Sans doute estime-t-on que l'on a déjà beaucoup dépensé pour les routes. Par ailleurs, les voitures ne sont pas aimées. Je pense que, dans 20 ou 25 ans, la génération suivante s'interrogera sur la panne intellectuelle actuelle car, si les voitures ne sont plus les mêmes, il faudra néanmoins des bandes de roulement. Cela ne figure pas dans le projet de loi mais c'est un combat que je continuerai de mener.

Je comprends que MM. Bouillon et Duron soient à la fois intéressés et circonspects : les élus normands ont connu tant discussions, tant de schémas ! Cela dit, si le Grand Paris devient une réalité, il faudra sortir des études et de la concertation indéfinie pour passer à l'acte. Je compte mettre en place une structure réunissant les grands élus du Havre, de Caen, de Rouen, de Mantes, d'Achères – qui deviendra le point de confluence entre le canal Nord Europe et la Seine –, etc., pour mener à bien ces travaux. J'espère que le scepticisme que j'ai perçu se muera alors, sinon en enthousiasme, du moins en coopération active.

Monsieur Grouard, vous avez tenu des propos d'une grande sagesse. Néanmoins, nous sommes en désaccord sur la façon dont se créent la connaissance et l'innovation. Comme vous l'avez indiqué, j'ai été à l'origine des pôles de compétitivité. L'expérience aidant, j'ai compris qu'il est dans certains cas indispensable d'atteindre une masse critique à partir de laquelle on organise ensuite des articulations entre différents sites. Vous avez raison d'affirmer qu'il ne faut pas tout concentrer en un seul site, mais nous avons besoin du potentiel que représentent les grands centres. Pour la biologie cellulaire, on trouve autour de Saclay non seulement l'institut Curie, mais aussi Rennes et Bordeaux. Pour l'interface cerveau-machine, la coordination entre Marseille et Saclay est totale. Mais, dans chaque domaine, il faut atteindre une masse critique qui permet d'entraîner le reste.

Je saisis l'occasion pour vous livrer une information récente. Alors que nous avons délaissé l'imagerie médicale,...

M. Jean-Marie Le Guen. En vendant la CGR !

M. le secrétaire d'État. ...une nouvelle structure associant Saclay et Aix-en-Provence est en train d'émerger, qui permettra peut-être à l'industrie française de se replacer en bonne position sur ce marché.

Bref, monsieur Grouard, on ne saurait tout ramasser dans des plateformes à masse critique mais nous avons aussi besoin de très grands centres. Saclay en fait partie.

M. le président Christian Jacob. Merci pour la précision de vos réponses et pour le temps que vous nous avez accordé.

Au cours de sa réunion du 4 novembre 2009 la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Pierre Mongin, PDG de la RATP.**

M. le Président Christian Jacob. – C'est avec plaisir que nous accueillons aujourd'hui M. Pierre Mongin, président de la Régie autonome des transports parisiens. Nous avons initialement envisagé de le recevoir à la fin du mois de juillet mais son audition a été reportée avec l'accord des différents groupes politiques car la période s'y prêtait mal. L'audition a aujourd'hui lieu dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif au « Grand Paris ». Je propose que, contrairement à nos habitudes, le rapporteur, M. Yves Albarello, et les représentants des groupes formulent immédiatement leurs questions.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Ma première interrogation porte sur les quarante gares envisagées par le projet mais dont l'implantation reste imprécise. Y aura-t-il des correspondances pertinentes avec les lignes radiales existantes ? Envisage-t-on pareillement d'établir des correspondances radiales à partir du réseau de transport du « Grand Huit » ?

Quel lien tisser entre le « Grand Huit » et le réseau de transport à grande vitesse ? Je fais référence notamment à la liaison avec le Havre qui reste en suspens et au choix d'une nouvelle gare TGV, à Pleyel ou à la Défense. Enfin, comment expliquer l'absence de connexion du « Grand Huit » avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, premier aéroport européen, alors même qu'elle est prévue avec Orly, aéroport pourtant de moindre importance ? La question est d'autant plus importante que cent millions de passagers devraient être à terme concernés par le transit aérien contre seulement soixante millions aujourd'hui.

Mme Annick Lepetit. – Je ne demanderai pas directement au président de la RATP de porter un jugement sur le projet de loi défendu par le Secrétaire d'État à la région capitale. Notre commission a reçu très récemment M. Christian Blanc pendant plus de trois heures, ce qui lui a permis de présenter sa vision d'une structuration de la ville future et de son espace urbain sur la base des réseaux de transport. C'est une position qui peut être partagée ou non. Je suis toutefois persuadée qu'une grande entreprise comme la RATP met en œuvre une approche spécifique, et c'est celle-ci que je voudrais connaître.

Quel jugement peut-on porter sur l'articulation entre le nouveau schéma de transport proposé dans le texte soumis à l'Assemblée nationale, le réseau existant et ses extensions en cours ? Tous ces volets peuvent-ils se coordonner efficacement dans le temps et du point de vue technique ? Je crois qu'il ne faut pas opposer le nouveau schéma et les projets du plan de mobilisation des transports en Île-de-France qui ont vocation à se compléter mutuellement.

En ce qui concerne les gares, le gouvernement en a annoncé un nombre de quarante mais sans apporter de précisions. Comment les lignes seront-elles tracées, où rénovera-t-on, où construira-t-on *ex nihilo* ?

A combien estimez-vous le temps de réalisation de l'ensemble du projet ? Quel est le degré de compatibilité entre le pneumatique et le fer, notamment sur la ligne 14 du métro parisien ? Enfin estimez-vous possible la gestion coordonnée de plusieurs services publics de transport, dont la RATP, sur les nouvelles lignes ?

M. Pierre Mongin. – Je tiens au préalable à remercier de son invitation la commission du développement durable devant laquelle je me présente pour la première fois. C'est toujours une fierté de s'exprimer devant le Parlement.

Il faut souligner à quel point le projet de loi constitue une innovation dans la conduite de tels projets – et je parle ici avec l'expérience d'un membre du corps préfectoral : de telles ambitions font rarement l'objet d'un débat parlementaire et c'est, je pense, un pas en avant dans le sens de la revalorisation institutionnelle de l'Assemblée nationale. Le projet de loi, cependant, ne saurait être trop précis à ce stade puisque ce sont bien des principes qu'il revient au législateur de poser. Je le répète, c'est une procédure tout à fait particulière, en rupture avec l'organisation classique des projets de transport public.

La décentralisation en matière de transports en Île-de-France demeure perfectible. D'autres textes législatifs en ont d'ailleurs traité récemment. Le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) joue un rôle fondamental : autorité organisatrice des transports franciliens, il choisira dès 2010 les opérateurs des nouvelles lignes conformément au règlement communautaire dit « OSP ».

La création d'un Grand Paris dépasse le seul cadre des transports. Je l'affirme au nom de la RATP, qui avec ses dix millions de passagers quotidiens et ses infrastructures, se place au troisième rang mondial. Le projet me semble indispensable pour la Nation entière, car on ne peut pas détacher Paris du reste de la France, et des études macro-économiques ont montré que les emplois créés bénéficieraient autant à l'Île-de-France qu'à la province. La légitimité de l'État à agir ne souffre par conséquent d'aucune contestation.

Le défi consiste à restructurer le paysage urbain. A l'heure actuelle, Paris *intra muros* est privilégié en termes de transports en commun. Je ne crains pas d'affirmer que la capitale dispose du meilleur service au monde. En revanche, la situation des transports en banlieue ne répond ni aux exigences du développement durable ni à celles du XXI^e siècle : elle n'offre qu'un taux d'accès aux transports en commun de l'ordre de 20%. Nous vivons une congestion consécutive à une absence historique de planification urbaine et à la présence d'ensembles de logements éloignés des bassins d'emploi.

Ainsi, deux villes cohabitent en Île-de-France : d'un côté Paris, de l'autre son agglomération. La réponse apportée passe par les transports collectifs. Elle a du sens. Il serait bon pour une fois que le réseau de transports publics soit créé

avant que les activités ne s'installent et non qu'il doive se greffer au sein de structures urbaines préexistantes.

Je pense que le projet devra accorder un soin particulier au stationnement intermodal, y compris en matière automobile. Il est impossible et irrationnel de souhaiter que les transports en commun couvrent la totalité du territoire sans considération de la démographie. Nous devons nous attacher à prévenir les saturations.

A cet égard, il ne faut pas oublier les effets bénéfiques attendus du développement d'une nouvelle offre de transports en commun en rocade autour de Paris qui seraient principalement de soustraire de 150 à 160 000 véhicules automobiles en heure de pointe sur le réseau routier.

S'agissant des gares, point sur lequel Mme Annick Lepetit m'a interrogé, je dirais que leur intermodalité est une des clés du succès de toute l'opération, et qu'en ce domaine la RATP a pour avantage de savoir exploiter directement tous les modes de transport (métro, bus, tramway, RER). Quant à l'implantation des gares, il me semble que le Parlement est dans son rôle en définissant les grands principes qui doivent la régir. Ensuite, le débat public, qui à mes yeux constitue une phase déterminante du processus, devra éclairer le choix du tracé et de la localisation des nouvelles gares, en accord avec ces principes. A titre personnel, je suis favorable à ce que la Commission nationale du débat public (CNDP) soit pleinement associée à ce débat mais dans des délais encadrés. C'est une autorité administrative extrêmement professionnelle et qui doit remplir pleinement sa fonction d'instance de régulation.

Par ailleurs, l'un des avantages du pilotage du dispositif « Grand Paris » par l'État réside dans sa capacité à réduire les délais de réalisation, dans le respect du fonctionnement démocratique de notre société. En effet, si la première phase du processus est législative – c'est l'objet du débat d'aujourd'hui auquel tous les acteurs concernés devront participer –, la seconde phase sera de nature réglementaire puisque des décrets d'utilité publique (DUP) devront être pris par le Gouvernement. On aurait pu imaginer que le Parlement intervienne une seconde fois mais, dans l'esprit de la V^{ème} République, il revient au pouvoir exécutif de fixer les modalités.

Je voudrais insister sur le fait que le projet du Grand Paris est compatible avec le plan de mobilisation des transports en Île-de-France. J'en prendrais pour exemple le métro en rocade dit « Grand Huit » : il est tout à fait conforme à la façon dont les habitants de l'Île-de-France se déplacent, puisque 70 % des trajets effectués en transport mécanisé s'effectuent de banlieue à banlieue. Il répond à l'une des faiblesses de notre réseau de transports, à savoir la prédominance des liaisons radiales en étoile, comme le RER A qui est la première ligne au monde pour le nombre de voyageurs transportés par jour (1 million), sur les liaisons en rocade.

En réponse à la question sur les délais de réalisation du réseau de transport public décrit dans le projet de loi, je dirais que la question du phasage est véritablement décisive et je prendrais comme exemple la ligne 14 du métro. Avant le dépôt du projet de loi, nous avons décidé, en accord avec le STIF, accord que son président vient de confirmer par écrit à la RATP, de lancer son prolongement vers la porte de Saint-Ouen et la mairie de Saint-Ouen, dans une zone dont le développement économique se révèle très dynamique. Or le Secrétariat d'État pour la région capitale a inclus dans son projet deux prolongements de la ligne 14 : l'un au Nord à destination de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, l'autre au Sud vers Orly. La première extension de ligne passe par Saint-Ouen. Les deux projets sont donc complémentaires et la démarche du Grand Paris bénéficiera de notre action en amont, tout en permettant de soulager à terme de 10 à 15 % le trafic sur la ligne 13, qui souffre d'une réelle saturation.

Concernant le schéma d'ensemble, il est primordial que les liaisons radiales soient connectées à la rocade, notamment dans les zones proches des dessertes de métro. La difficulté est que plus on s'éloigne de Paris *intra muros*, plus cette interconnexion sera difficile. A cet égard, il ne faut pas omettre d'intégrer, dans cette perspective, les différentes lignes de tramway exploitées par la RATP, car elles constituent des radiales tout à fait complémentaires. Ce schéma devra également intégrer le réseau maillé des bus, dont les lignes devront être nécessairement redéployées, en accord avec le STIF, pour offrir de nouvelles dessertes. La réflexion sur le schéma serait incomplète sans mentionner la prolongation d'Eole, qui aurait l'avantage de constituer une autre liaison ferroviaire est-ouest enterrée sous la capitale, éventuellement partagée avec des TGV, et d'ouvrir une porte vers la Normandie et le Havre, dont le Président de la République a affirmé le rôle de port maritime du Grand Paris.

La RATP et la SNCF ne sont pas en position de concurrence, et leurs relations se sont très sensiblement améliorées. Notre collaboration, qui a été évoquée tout à l'heure par M. Yves Albarello, est nécessaire sur le projet du Grand Paris car le nouveau réseau devra être interconnecté avec le réseau à grande vitesse, relié à l'ensemble du territoire national, et au delà avec le reste de l'Europe ferroviaire. En conséquence, de nouvelles gares TGV seront créées, notamment sur le site de Pleyel car ce territoire constitue un enjeu de transport exceptionnel.

En matière de technologies, le métro sur pneu entièrement automatisé, modulable et souple, s'impose comme le meilleur moyen en terme de rapport qualité - prix. L'expérience de la ligne 14 est tout à fait probante : le métro sur pneu est d'une très grande souplesse ; il permet, notamment aux heures de pointe, d'introduire sur le réseau des rames ou de les retirer, quasiment à la demande, ce qui permet d'envisager le passage à un service en continu 24 heures sur 24, qui fera peut-être l'objet d'une demande adressée à l'avenir à la RATP. Si le pneu a été choisi sur cette ligne, c'est en raison de la limitation induite des vibrations issues des bruits solidiens dans un environnement de bâti ancien prédominant. Son principal défaut, notamment par rapport au fer, est une consommation légèrement

supérieure en énergie. Mon sentiment personnel est que, au moins sur cette ligne, il n'apparaît pas réaliste de changer de technologie, le matériel roulant ayant une durée de vie supérieure à quarante ans.

En conclusion, je dirais que la RATP maîtrise aussi bien le fer que le pneu, et surtout, ce qui constitue une de ses particularités, qu'elle dispose d'un savoir-faire dans le domaine du « contrôle-commande », c'est-à-dire les logiciels de gestion et de sécurisation du trafic. Elle a été pionnière - en rencontrant parfois, je le reconnais, quelques difficultés - depuis des années dans les tests de ces logiciels sécuritaires dans l'exploitation des réseaux ferrés urbains.

M. Jean-Marie Sermier. Je vous remercie d'avoir insisté sur le caractère national de ce projet qui doit également aborder le problème des liaisons entre régions ; pour aller de l'Est de la France vers la Bretagne, il faut passer par Paris et changer de gare : ce transit constitue une rupture de charge qui contribue à engorger la région parisienne.

Il faut aussi évoquer le problème des accès routiers et autoroutiers à la capitale : si l'on veut que les provinciaux délaissent leur voiture en venant à Paris, il faut réfléchir à la question de l'intermodalité entre la route et d'autres moyens d'accès à la capitale.

Enfin, dans le domaine des nouvelles technologies, où en sont les réflexions sur l'hydrogène ?

M. Christophe Caresche. Ce projet donne l'impression d'être entièrement dérogoire pour traiter du Grand Paris, comme si l'État n'était pas capable de réaliser des projets avec les outils juridiques existants. Dans le domaine de la consultation et du débat public, le projet de loi procède à des « bricolages » alors que des voies de droit existent.

Le travail mené par M. Gilles Carrez est remarquable et constitue une bonne base de discussion dans la mesure où il articule les deux grands projets, en incluant le STIF dans sa réalisation. Mais le secrétaire d'État n'étant pas d'accord avec cette vision, il a fait prévaloir son propre projet sans que le STIF ne puisse y collaborer. Cela est par exemple illustré par l'idée que seuls les métros pourraient circuler sur le nouveau réseau, à l'exclusion des TGV qui doivent pourtant relier les grands pôles entre eux. Il y a donc une volonté gouvernementale de rester dans un projet fermé, donnant les pleins pouvoirs à la société du Grand Paris.

Une question concerne la mise à disposition gratuite à la société du Grand Paris des biens immobiliers de RFF, de la RATP et des collectivités : cette disposition du projet de loi vous semble-t-elle poser un problème juridique ?

M. François Pupponi. Nous en sommes arrivés à ce projet parce que l'État a été incapable de gérer correctement le développement de la région capitale : il a contribué à disjoindre les pôles économiques et les lieux d'habitation, notamment les logements sociaux. Maintenant il faudrait inventer un

système dérogatoire qui permette de rattraper la situation, alors que le bon sens voudrait qu'un tel projet soit construit sur la concertation entre les collectivités et surtout les populations locales.

Quel est le coût d'un tel projet ? Qui va payer, notamment pour la restructuration des réseaux de bus ?

M. Bertrand Pancher. Le débat public est important et ses modalités doivent être précisées dans le projet de loi. Le gouvernement est d'ailleurs très ouvert sur cette question, en envisageant notamment de confier la concertation à la Commission nationale du débat public.

Après ce débat public, ne conviendrait-il pas de consulter à nouveau le Parlement ? Cela semble être une suggestion de bon sens, mais il faudrait savoir quel sera alors le lien entre le résultat du débat public et la décision finale.

Enfin, la région Île-de-France a demandé un débat public sur son propre réseau de transport : ne serait-il pas logique de le regrouper avec celui sur le Grand Paris ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Quelle sera la compatibilité entre ce projet et le plan de mobilisation sur les transports de la région. L'article 2 du projet de loi est notamment en contradiction avec ce plan, puisqu'il prévoit uniquement la desserte des grands pôles économiques, universitaires, ferroviaires et aéroportuaires, sans que ces notions n'aient été débattues ou précisées, alors qu'elles l'ont été de manière consensuelle dans le cadre du plan régional de mobilisation. En outre, les 40 stations évoquées pour le réseau du Grand Paris sont en contradiction avec le cabotage souhaité par les élus parisiens pour apporter une réponse concrète aux problèmes de transport quotidien des habitants.

S'agissant de l'ingénierie, le travail a jusqu'à maintenant été mené par le STIF et la RATP : pourquoi recréer une nouvelle structure qui sera coûteuse et fera perdre du temps ?

M. Yanick Paternotte. Compte tenu du fait que le « Grand Huit » n'est pas continu, est-ce que cela ne risque pas de poser des problèmes pour le cadencement des trains et leur remisage ?

Pourquoi ne pas aller plus loin dans le Val d'Oise compte tenu du fait qu'Arc Express est bien avancé à l'exception du cadran nord-ouest ?

Dans la grande couronne, il n'y a plus de financement des parkings d'intérêt régional à proximité des gares : n'est-ce pas contre-productif alors que 70 % des échanges entre banlieues est effectué en voiture ?

Enfin, ne faut-il pas un seul type de matériel – pneu ou fer – pour avoir un maximum de cohérence du nouveau réseau ?

M. Christian Patria. J'apprécie d'entendre que le projet du Grand Paris est d'intérêt national et qu'il a donc vocation à dépasser les frontières de l'Île-de-France au sens strict. Élu dans le sud de l'Oise, ma circonscription appartient à la région Picardie et je puis cependant témoigner que je suis concerné au premier chef par la congestion des trafics dans le Bassin parisien. Ce matin, j'ai mis deux heures pour venir en voiture de Senlis, l'autoroute A1 étant – comme toujours ! – saturée. Il faut penser à tous ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour venir travailler, la plupart des emplois étant situés en région parisienne.

M. Daniel Goldberg. Avec Christophe Caresche, nous sommes plusieurs parlementaires de tous bords à avoir participé avec profit à la mission Carrez.

Nous en avons notamment tiré l'idée que la question du phasage était essentielle pour bien fixer les termes du débat. M. Christian Blanc raisonne sur un pré-supposé bien particulier : c'est à partir du nouveau réseau de métro automatique que va se redessiner Paris « ville-monde ». Connaissez-vous, Monsieur le Président Mongin, d'autres exemples de cette approche dans d'autres pays et, dans l'affirmative, ont-ils abouti ?

Si j'ai bien lu le projet de loi, il est prévu que le débat public ne dure que quatre mois. Comment cela va-t-il se passer ? Quels commentaires cela vous inspire-t-il ?

Vous avez dit tout à l'heure que 70 % des déplacements mécanisés s'effectuent de banlieue à banlieue ; pourriez-vous nous indiquer quelle proportion de ces déplacements emprunte des lignes radiales, sur des trajets comme Cergy - Saint-Denis ? Quels enseignements peut-on en tirer ?

La mission Carrez a beaucoup travaillé sur la complémentarité des deux systèmes envisagés ; il reste que le projet actuel, ce n'est pas Arc express ! Or, dans un même territoire, on ne fera pas passer à la fois Arc express et le réseau de métro automatique du Grand Paris : qu'en pensez-vous ?

M. le président Christian Jacob, suppléant M. Patrick Beaudouin. Retenu dans une autre commission, M. Patrick Beaudouin m'a prié de vous interroger, Monsieur le Président, sur le traitement des nuisances sonores causées par le passage du RER A : un partenariat entre la RATP et les communes concernées est-il envisagé pour réaliser ensemble les indispensables travaux d'insonorisation ?

Qu'en est-il de l'automatisation en cours de la ligne 1 du métro : débouchera-t-elle sur une prolongation vers Val-de-Fontenay à partir de la station « Château de Vincennes » ? Sera-t-il possible de renforcer l'intermodalité de la gare de Val-de-Fontenay, de manière à renforcer la complémentarité entre les lignes de RER, de métro et d'autobus ?

M. Pierre Mongin. Mesdames et Messieurs les députés, vous avez été nombreux à souligner que le projet de loi devrait prévoir une meilleure interface entre l'automobile et le transport collectif et je vous en remercie. Avec vous, je considère qu'il y a là une piste d'amélioration intéressante du texte qui vous est soumis car il faut prendre en compte la réalité des déplacements quotidiens de millions de personnes dans le Bassin parisien. Il ne faut pas stigmatiser *a priori* la voiture particulière et, en tout cas, il est « moderne » et respectueux du développement durable de traiter aussi de ce sujet.

M. Jean-Marie Sermier a insisté avec raison sur l'amélioration des transits. Tout à fait d'accord pour enrichir l'intermodalité des gares, pour les rendre plus sûres, plus confortables et plus pratiques – en envisageant notamment des solutions pour les bagages.

Evoquer l'hydrogène, c'est envisager les sources d'énergie du futur et je tiens à cet égard à rappeler que même si la RATP consomme à elle seule annuellement l'équivalent d'une tranche de centrale nucléaire, il s'agit, par définition, d'un mode énergétique très peu carboné. Nous entretenons cependant un partenariat de recherche approfondi avec le CEA pour développer le recours aux énergies alternatives et aux biocarburants.

M. Christophe Caresche, à force de légiférer, l'État a désormais tout ce qu'il faut dans « sa boîte à outils » juridique. Force est d'admettre cependant que cela ne marche pas toujours ! Lorsqu'il faut consulter quatre fois de suite les mêmes populations pour un même projet sur un même territoire, il est inenvisageable qu'un programme tel que celui du Grand Paris puisse aboutir dans les délais prévus. Si l'on restait dans la logique des schémas directeurs de droit commun, il faudrait alors cinquante ans pour le mener à bien !

L'ancien préfet de région que je suis partage souvent votre jugement sur le manque de modestie de la haute fonction publique et je reconnais bien volontiers avec vous, comme l'a fait en début d'année le Premier Ministre, François Fillon, que l'État n'a pas suffisamment investi dans les transports en Ile-de-France. Il y a donc urgence et cela nous oblige pour l'avenir.

J'en viens à la question centrale de la bonne conjugaison des différents projets. La mission menée par Gilles Carrez a accompli un excellent travail et je me retrouve intégralement dans ses estimations chiffrées. S'agissant des ressources à dégager au profit du STIF, on peut toujours en discuter mais je ne jugerais pas déraisonnable que les tarifs augmentent chaque année d'un point de plus que l'inflation. Si l'on y ajoute la taxe sur les bureaux au titre des plus-values, on doit pouvoir arriver à financer 24 milliards d'euros en quinze ans. L'apport tout à fait singulier du rapport Carrez, c'est de proposer de faire jouer les compensations tarifaires. Il y a là une voie de progrès d'intérêt majeur.

Autre point souvent abordé, pourquoi créer un EPIC *ad hoc* tel que la « Société du Grand Paris » ?

En tant que président d'une entreprise qui emprunte 700 millions d'euros par an, j'affirme sans hésitation que seule la signature de l'État peut permettre de porter une dette de 35 milliards d'euros. Dès lors, seul un démembrement juridique de l'État – en l'espèce, la SGP – permettra de monter à un tel niveau d'encours. C'est à mes yeux la principale et la meilleure justification de sa création. Il est indispensable de se doter d'une structure de portage où le dernier mot appartienne à l'État et cela ne me semble en rien incompatible avec les conclusions de la mission Carrez.

Au final, le point le plus délicat de ce projet, c'est son phasage. A l'issue du débat public, la RATP s'efforcera de rendre compatibles les différentes approches. Sans doute faudra-t-il prolonger certaines lignes de métro mais il faut savoir qu'aujourd'hui, on ne plus en prolonger aucune car la surcharge induite est insupportable. Par ailleurs, il semble inévitable d'allonger certaines radiales pour faire coïncider les tracés.

Quant au Val-d'Oise, M. François Pupponi, il a vocation à être lui aussi reconnu comme un territoire de projets de transports, en particulier avec le redéploiement des lignes de bus, à l'image de ce qui a été fait à l'occasion du prolongement de la ligne 13 du métro.

M. le président Christian Jacob. Mme Annick Lepetit me prie de vous transmettre une question complémentaire : s'agissant des 130 kilomètres de métro automatique du nouveau réseau de transport public du Grand Paris, préconisez-vous qu'ils soient majoritairement aériens ou souterrains ?

M. Pierre Mongin. Cela rejoint le questionnement entre pneumatique ou fer et je vais répondre sur les deux points car la RATP serait naturellement très fière de se mobiliser pour participer à la maîtrise d'œuvre du projet du Grand Paris.

Le métro aérien peut être une solution tout à fait adaptée dans certains territoires. Ainsi, je verrais beaucoup d'avantages à ce que la rocade Est, vers Clichy ou Montfermeil, soit aérienne, pour contribuer notamment à l'amélioration des paysages urbains. Les travaux des architectes urbanistes que certains ont évoqués sont à cet égard riches d'enseignements. Mais il faut se prémunir de tout angélisme et, avant de prendre des décisions, penser aux nuisances sonores, aux plans d'exposition au bruit, aux distances avec le bâti, et, au final, à toutes les conséquences environnementales d'une construction en surface. En outre, du fait des délais induits et des expropriations, l'aérien en milieu dense coûte presque aussi cher que le réseau souterrain. Attention, enfin, aux phénomènes de cisaillement des villes tels que ceux naguère générés par le périphérique.

S'agissant du choix entre métro sur pneus et métro ferré, je partage la position de M. Yanick Paternotte : que l'on choisisse l'un ou l'autre, choisissons le partout car il est impératif de disposer à terme d'un réseau homogène et de faire des économies d'échelle.

J'ai bien entendu la remarque de l'un d'entre vous sur la question des tracés en cul-de-sac : l'expérience de la ligne 14 a montré que ce n'était pas un problème en système automatisé.

M. le président Christian Jacob. Merci, Monsieur le Président Mongin, pour ces réponses extrêmement précises et complètes. C'est avec un grand plaisir que notre commission vous accueillera en de nouvelles occasions.

Au cours de sa réunion du 4 novembre 2009, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Jean-Paul Huchon, Président du conseil régional d'Île-de-France, Président du STIF.**

M. le Président Christian Jacob. Je remercie le président du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) – et par ailleurs président du conseil régional – Jean-Paul Huchon d'avoir accepté notre invitation. Dans le cadre de ses travaux préparatoires sur le projet de loi relatif au Grand Paris, notre rapporteur M. Yves Albarello a en effet souhaité que la commission procède à des auditions publiques, en complément des autres auditions qu'il conduit par ailleurs.

Je suggère par conséquent que M. Yves Albarello pose le premier ses questions, puis que les représentants des groupes politiques fassent de même après vos réponses, M. Huchon, et qu'enfin chaque député intéressé fasse part de ses observations.

M. Yves Albarello, rapporteur. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour relever qu'un accord général avait semblé proche durant la période estivale entre les différents protagonistes du dossier francilien, avant qu'il n'apparaisse impossible de le nouer pour différentes raisons, ce qui semble mettre fin à un travail commun, que ce soit au conseil régional d'Île-de-France ou au STIF. Pourtant, la région d'Île-de-France a un rôle fondamental à tenir dans le cadre des contrats de développement territorial. J'aimerais connaître sur ce point la position de Jean-Paul Huchon, même si j'ai bien conscience de m'adresser ici à l'élu régional plutôt qu'au dirigeant du STIF.

M. Jean-Paul Huchon. Je remercie à mon tour le rapporteur et le président de la commission du développement durable de me donner l'opportunité de m'exprimer devant la représentation parlementaire. Je suis attaché aux principes de la décentralisation et, de ce point de vue, je trouve très positif que des élus locaux soient conviés devant les députés représentants de toutes les circonscriptions de France. Je me souviens des précédentes discussions qui avaient eu lieu entre le Premier ministre Lionel Jospin et Jean-Pierre Raffarin, alors président de l'association des régions de France : elles avaient été très constructives.

Je tiens à rappeler en préalable qu'il ne s'agit pas dans cette discussion d'octroyer un passe-droit à l'Île-de-France ni de faire supporter son développement par la communauté nationale. Près des deux tiers des voyageurs français sont des Franciliens et nous avons un important retard à rattraper en termes d'infrastructures dans la mesure où les précédentes années ont vu porter l'essentiel des investissements sur le réseau des grandes lignes ferroviaires.

La question posée par Yves Albarello est particulièrement complexe et nécessite un certain nombre de rappels des faits. Au terme de quatre années de travail, le conseil régional a adopté un schéma directeur à une large majorité,

transcendant les clivages politiques, avec à l'issue de l'enquête publique un avis favorable unanime des dix-neuf commissaires enquêteurs. Conformément à la procédure, il doit maintenant être transmis au Conseil d'État pour approbation. Or le gouvernement juge ce document « malthusien » et inadapté, il retient par conséquent sa transmission au Palais-Royal et son entrée en vigueur.

Je signale au passage que l'hypothèse retenue à l'époque par M. Christian Blanc se fondait sur une évolution de 5% du PIB et que le taux de 2% que nous avons retenu me paraît, dans la situation actuelle, beaucoup plus réaliste. Le conseil régional s'apprête à engager une action contentieuse à l'encontre du gouvernement pour cette attitude qui s'apparente de notre point de vue à une violation de l'obligation d'agir dans un délai raisonnable. Le schéma a été voté le 25 septembre 2008, il est temps désormais qu'il entre en vigueur. J'ai même proposé à M. Christian Blanc de mettre le schéma en révision immédiatement après son adoption par le gouvernement. Le protocole d'accord qu'il a voulu imposer alors exigeait que le conseil régional « batte sa coulpe » et critique sa propre décision.

Dans le même temps, aucune concertation satisfaisante n'a été conduite sur le projet de loi dont le Parlement débat. Durant une année, je n'ai pas réussi à être consulté par le secrétaire d'État. Le projet de Grand Paris s'apparente finalement à une montagne qui accouche d'une souris : le texte proposé ne concerne que l'urbanisme et les transports ; il va conduire à « battre en brèches » le schéma directeur de la région Île-de-France, que ce soit le texte en attente ou celui en vigueur actuellement – qui date de 1994 !

Le délai de dix-huit mois prévu pour les contrats de développement territorial est trop court et aboutira en fait à ce que l'État reprenne la main. Il y a de fortes chances que toutes les procédures dérogatoires ne conduisent à multiplier les recours contentieux et agissent en fait comme un frein à l'accomplissement des travaux. Je rappelle par ailleurs que la zone sélectionnée couvre trente-cinq mille hectares, soit trois fois la surface de la ville de Paris ainsi soustraite au droit de préemption des collectivités municipales.

Le volet transports du projet de loi conduit à ériger un réseau primaire, le « Grand Huit », et à ravalier les lignes existantes au rang de réseau secondaire. Des questions se posent en termes de connexion des réseaux de transport public, de cohérence technique, d'unité de gestion. On risque grandement de retrouver, à moyenne échéance, deux ensembles déconnectés l'un de l'autre.

En outre, je crains pour les garanties de financement du projet et je me fonde en cela sur l'excellent rapport de votre collègue Gilles Carrez. Il en découle que la somme de trente-cinq milliards d'euros, évoquée dans ce rapport, relève de l'utopie et que le projet ne mobilisera au mieux qu'une vingtaine de milliards d'euros. Je pose aussi le problème de la gestion des infrastructures existantes : les Parisiens n'attendront pas 2035 pour que leurs difficultés présentes soient résolues. Je l'affirme sans détour. Il n'y a aucun accord possible au détriment du

réseau actuel et sans harmonisation entre le centre parisien et la banlieue. Notre préférence va sur ce dernier point à un réseau de bus à haute capacité.

La création d'une société du Grand Paris ne fera qu'ajouter une strate supplémentaire alors qu'il existe déjà une structure, dotée de bureaux d'études, qui a fait ses preuves en prenant en charge les extensions de lignes de métro, les projets de tramways et les lignes tangentielles. Aujourd'hui, l'urgence est de créer des réseaux là où il y a urbanisation et de développer les relations de banlieue à banlieue. Il faut désormais privilégier la circulation entre le domicile et le travail ; les chefs d'entreprises d'Île-de-France que j'ai rencontrés ont demandé davantage de transports et de logements. Or, si 60 % de la population de la région relève du logement social, il n'y a aucune allusion au logement dans le projet de loi.

On va confier à la RATP le soin de mener des projets sans consultation ni écoute des populations. Le plan de mobilisation de la région fait l'objet de consultations et le Président de la République m'a indiqué qu'il y était favorable.

Que se passera-t-il si les collectivités refusent de signer des contrats de développement territorial ? Est-ce qu'on leur imposera des schémas de développement ? Ainsi, ni les financements ni les modes opératoires ne sont au rendez-vous.

Le contrat de projet avec l'État engage durablement ce dernier et la région. Suite à la réforme de la taxe professionnelle, les collectivités territoriales ne disposeront plus que d'une autonomie fiscale de 3 à 9 %. L'histoire montre que les dotations d'État ne sont jamais suffisantes et que les droits des collectivités concernés ne sont pas garantis alors qu'ils le sont constitutionnellement en Espagne et en Allemagne. Comment peut-on travailler devant un tel mépris pour les élus locaux ?

J'ai fait la proposition suivante : que les collectivités territoriales concernées doublent le budget du STIF le portant ainsi à 1,4 milliard d'euros, que le STIF prenne en charge la réalisation du réseau unifié en y incluant le « grand 8 », qu'il y ait deux conseils d'administration, l'un dans lequel siègerait l'Etat pour la réalisation du « grand 8 » - je n'y vois aucune difficulté puisque l'État doit participer au financement - , l'autre pouvant prendre en charge le plan de mobilisation. Les tracés des nouvelles lignes doivent être concertés, à l'exemple de la concertation réussie pour le tramway T 4 Clichy/Montfermeil.

Mme Annick Lepetit. Le projet de loi relatif au Grand Paris nous « interroge » tous. Lors de son audition devant notre commission, le Secrétaire d'État à la région capitale, M. Christian Blanc, nous a présenté ce projet comme l'acte I du Grand Paris. Depuis cette présentation, l'essentiel de nos questions porte sur l'articulation du réseau existant et du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, avec le nouveau schéma de transports dessiné par le projet. Je rappelle que le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) a

été adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008, après son approbation par les huit conseils généraux concernés.

J'aimerais insister sur la notion clé de tout l'édifice : le temps. Le Président-directeur général de la RATP, Pierre Mongin, que nous venons d'auditionner, nous a indiqué que le phasage constituait de son point de vue le point fondamental de la démarche initiée par le Gouvernement. Or M. Christian Blanc nous a confié que la crise nous dictait d'agir en urgence. N'y a-t-il pas là un risque de voir le débat public escamoté ? Les prochaines échéances électorales, à savoir les élections régionales, ne devraient-elles pas être justement le temps de confronter, non seulement des bilans, mais aussi des projets pour la région Île-de-France ?

Enfin, d'un point de vue pratique, comment jugez-vous la gestion coordonnée d'un même réseau par des opérateurs différents ? Ne serait-il pas intéressant, puisque le rapport de M. Gilles Carrez sur le financement des transports en Ile-de-France a fait l'unanimité, de s'inspirer de ses conclusions ? Mes collègues et moi-même aurons l'occasion au cours du débat qui s'ouvre de porter certaines de ses conclusions.

M. Yanick Paternotte. Monsieur le président Huchon, j'ai été surpris par la forme un peu virulente de vos propos introductifs, virulence qui illustre la tension entre le STIF et l'État sur le dossier des transports en Île-de-France. Il me semble que le véritable enjeu réside ailleurs, dans la qualité de vie des habitants de cette région, et non dans le jeu des institutions entre elles. Force est de constater que cette qualité de vie pâtit en grande couronne de l'état actuel de l'offre de transports, et qu'un rattrapage paraît plus que nécessaire. J'en veux pour preuve l'état pour le moins déficient du fonctionnement de la ligne D du RER, notamment dans le département dont je suis élu, le Val d'Oise.

S'agissant des gares, je suis frappé de constater qu'on ne les considère pas à la fois comme des points d'arrivée et des points de départ. Le problème du STIF est pour l'essentiel un problème d'équilibre à trouver dans l'espace entre les emplois et les transports des salariés. C'est en effet d'abord la localisation des emplois qui détermine les flux de voyageurs. A titre d'exemple, le taux d'emploi par actif résident à Montmorency n'est que de 0,42. C'est pour cette raison que je suis un fervent partisan du renforcement du rôle économique des gares et de la densification des activités économiques dans leurs environs.

S'agissant de la procédure de consultation du public telle qu'elle figure dans le projet de loi, j'estime que la Commission nationale du débat public doit être réintégrée dans cette procédure, son intervention étant de nature à garantir un équilibre entre l'urgence à agir et le fonctionnement démocratique de notre société. La démarche du Grand Paris est en effet de créer des infrastructures pour générer, dans un second temps, de l'aménagement. A cette aune ne faut-il pas revoir le SDRIF afin de mieux prendre la mesure des besoins des habitants de la grande couronne ?

M. Stéphane Demilly. Je suis élu de l'une des quatre régions concernées par le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe. A quelle hauteur la région Île-de-France compte-t-elle investir dans ce projet stratégique ? Quel est l'état de la coordination interrégionale ?

M. Jean-Paul Huchon. Je peux répondre très directement à la question de M. Stéphane Demilly : la région Île-de-France qui a dialogué avec des associations locales et travaillé sur le tracé apportera 200 millions d'euros de financement au projet de canal Seine-Nord-Europe, c'est-à-dire autant que les trois autres régions impliquées, alors même qu'elle est moins directement concernée. Le montage financier implique d'ailleurs l'Europe avec 1 milliard, l'État français et les collectivités territoriales. Ce projet nous est apparu comme stratégique – c'est pourquoi il a été adopté à l'unanimité, dans la mesure où il assurera un débouché en mer du Nord et où il soustraira, à terme, environ 2 millions de camions par an au trafic routier, ce qui est considérable.

M. Yves Cochet. Au-delà des considérations purement techniques, il me semble que les dix cabinets d'architectes qui ont « planché » sur l'avenir de la région Île-de-France, à l'invitation du Président de la République, ont apporté des contributions stimulantes parce globales. J'observe que ce caractère global place souvent en contradiction avec les institutions qui portent le développement des transports dans cette région, le STIF aujourd'hui, peut-être la société du Grand Paris demain. Que pensez-vous en particulier de celle de M. Yves Lion, grand prix d'urbanisme en 2007, qui apporte une réponse à l'urgence écologique ?

La question des aéroports mérite qu'on s'y arrête. Là aussi, n'y a-t-il pas un risque de contradiction entre la volonté farouche d'améliorer la desserte des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly et la contraction probable du trafic aérien dans les dix ou quinze années qui viennent ? Ne commet-on pas une erreur d'appréciation de l'avenir ?

Ma troisième question porte sur le marché international de Rungis qui est en danger et ne devrait sa survie qu'à l'existence des épiceries de quartier parisiennes. La vérité oblige à dire que les grands donneurs d'ordres ne passent plus par Rungis. Comment voyez-vous l'avenir de ce marché du produit frais installé aux portes de la capitale ?

Ma dernière question concerne les projets d'implantation d'un circuit automobile de formule 1, qu'il s'agisse de celui de Flins ou de celui de Sarcelles. J'y suis, et cela ne surprendra personne, résolument défavorable. Pouvez-vous nous indiquer votre position sur ces projets ?

Christian Jacob, président de la commission. Monsieur le Président, je tiens à souligner que l'approche partisane de votre propos liminaire m'a également surpris. Je souhaiterais donc remettre le débat en perspective. Sans doute les questions relatives au raccordement du nouveau réseau aux infrastructures existantes et à l'inter-modalité des modes de transport méritent-elles d'être

étudiées, et le texte du projet de loi devra faire l'objet d'améliorations dans ce sens. Le Secrétaire d'État nous a présenté la place de notre capitale dans le concert des « villes-mondes », dont l'attractivité dépendra en grande partie du dynamisme de ses pôles économiques, et de la présence de grands pôles universitaires et de recherche qu'il sera nécessaire de relier. A cet égard, il n'est pas infondé de réaliser au préalable un réseau de transports avant d'installer les hommes et les entreprises sur les territoires ainsi desservis. L'implication de l'État est essentielle et déterminante : l'État joue pleinement son rôle en portant ce projet, les collectivités territoriales n'y pouvant suffire seules.

M. Jean-Paul Huchon. C'est à dessein que j'ai dressé un tableau sombre dans mon propos liminaire parce que la situation est grave. Le projet de loi est en contradiction avec le principe de décentralisation des transports voulu en 2004 par votre majorité, et avec les efforts financiers considérables des collectivités locales. Dans le même temps, l'État, qui n'est plus représenté au STIF, demande à celui-ci un effort financier plus que significatif. Le contrat de plan État-région 2007-2013 a été financé à 70 % par la région et à 30 % par l'État, et nous avons assisté à un délitement du financement par l'État constant depuis de nombreuses années.

Le projet du Grand Paris va dessaisir les élus de leurs compétences, priver les maires de pouvoir en matière d'urbanisme et créer une spéculation foncière autour des gares. Il est donc en contradiction avec ce que nous croyons, et, pour vous dire le fond de ma pensée, je ne crois plus à la supériorité de l'intérêt général exprimée par l'État. Je constate au contraire que l'État n'est pas un meilleur gestionnaire que les collectivités locales qui sont capables de gérer leurs propres dossiers. L'État devrait pour sa part se concentrer sur les fonctions régaliennes.

En plus de ce retour de l'État, il n'est plus un projet de loi aujourd'hui qui ne crée un nouvel établissement public, alors qu'on cherche à supprimer des collectivités pour des raisons de coût. La politique des transports ne doit pas être centralisée, notamment en matière de tracé des infrastructures ferroviaires et de matériel roulant ; par exemple, la région vient d'acheter de nouveaux trains et les élus ont été associés en détail à cet achat : jamais cela n'aurait été le cas si l'État avait décidé. Nous avons par exemple imposé l'accessibilité aux trains. A cet égard, il faut regretter une certaine arrogance de l'État à l'égard des élus locaux et des parlementaires.

En réponse à Mme Annick Lepetit, je rappelle que le SDRIF, voté à une immense majorité, s'impose à toutes les décisions de la région. Nous n'accompagnerons donc pas un seul projet qui y soit contraire. Sinon, l'État doit assumer sa volonté d'ignorer le nouveau SDRIF et d'en revenir au schéma préparé par M. Balladur en 1994 et qui a suscité de nombreuses oppositions jusque dans les rangs de la majorité actuelle. Ce SDRIF porte une vision de l'Île-de-France fondée sur la densification raisonnée, le non étalement urbain et le développement de l'attractivité. Cette vision ne se retrouve pas dans le projet du gouvernement qui n'est donc pas compatible avec le SDRIF.

En outre, le projet de loi a des ambitions très réduites par rapport à celles affichées initialement par le Président de la République. Les architectes ont effectué un excellent travail que nous souhaitons rendre public à travers une exposition itinérante. Personnellement, je suis favorable au projet d'Yves Lion impliquant un bon maillage dans les transports et une densification urbaine raisonnée. Je rappelle en outre que Jean Nouvel a fait une tribune assez dure faisant état de sa déception devant le projet de loi au regard des ambitions initiales.

Sur la question des transports, il serait grave d'avoir deux réseaux différents dans la mesure où la cohérence de leur exploitation s'en trouverait mise à mal. En outre, à la fin de travaux sur le « grand huit », les équipements devraient être transférés au STIF : comment garantir l'étanchéité d'une dette de 20 milliards d'euros, compte tenu du fait que le STIF est incapable d'absorber une telle dette. Le gouvernement ne fournit aucune garantie dans ce domaine. Enfin, rappelons qu'un amendement « scélérat », débattu en quinze minutes, a été adopté pour dépouiller la région du patrimoine du STIF, d'un montant de 8 milliards d'euros, ce qui nous empêche maintenant d'adosser tout emprunt.

M. Christian Jacob, président. Le débat sur l'amendement du gouvernement que vous évoquez a duré plusieurs heures dans cette commission ; chaque député a pu poser toutes les questions qu'il souhaitait au secrétaire d'État chargé des transports qui est venu le présenter et a alors fourni les réponses adéquates.

M. Daniel Goldberg et M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Cet amendement n'a pas été présenté par le gouvernement devant la commission des affaires économiques saisie au fond !

M. Christian Jacob, président. Je rappelle que, depuis le 1^{er} juillet, c'est la commission du développement durable qui est compétente au fond sur le projet de loi relatif aux transports ferroviaires et non plus la commission des affaires économiques.

M. Jean-Paul Huchon, Président du conseil régional d'Île-de-France, Président du STIF. Je suis inquiet pour le financement de ce projet comme des autres. Aujourd'hui, tous les projets sont prêts à passer au débat public, mais nous devons maîtriser le calendrier ; or, le « grand huit », auquel nous n'avons pas d'objection de principe, n'est pas aussi avancé ; M. Gilles Carrez lui-même a reconnu qu'il fallait commencer par appliquer le plan de mobilisation de la région.

En réponse à M. Yves Cochet, je ne crois pas à une baisse systématique du trafic aérien qui a même enregistré une forte reprise après les événements du 11 septembre et malgré la crise économique actuelle. La décision sur le troisième aéroport a été prise par le gouvernement auquel M. Yves Cochet appartenait.

Il existe une particularité importante en Île-de-France dans le système de tarification par zone concentrique : ne risque-t-on pas demain d'avoir deux types

de réseau et donc deux types de tarification, par zone et kilométrique ? Il y a ainsi un vrai danger à avoir deux exploitants. Le gouvernement a décidé de confier toute la gestion à la RATP qui, disposant du patrimoine du STIF, pourra diminuer sa dette et d'avoir un bilan plus équilibré.

Selon le texte du projet de loi, la RATP gèrera les infrastructures. On peut estimer ce dispositif contraire à la réglementation européenne et non conforme au rôle des collectivités territoriales ; donc le texte lui-même ne devrait pas être validé par Bruxelles. C'est pourquoi il me semble possible d'effectuer un recours au plan constitutionnel à la fois sur la forme et surtout sur le fond.

Le STIF ne pourra pas asseoir son besoin de financement sur son patrimoine tant le matériel roulant est obsolète.

M. Yanick Paternotte. On ne peut pas vous laisser dire que le matériel roulant est à ce point dégradé ! J'emprunte les transports en commun tous les jours...

M. Jean-Paul Huchon. Il manque en toute hypothèse dans ce projet de loi deux grands acteurs : le STIF et Paris Métropole.. Est-il vraiment utile de créer cet établissement public ? Il serait bon que le schéma des transports soit soumis à la consultation du STIF, dans lequel s'expriment les élus.

On peut se demander quelle sera par ailleurs l'efficacité d'un projet de loi qui ne prend pas en compte le syndicat « Paris Métropole » présidé par M. Jean-Yves Le Bouillonnet : ce syndicat rassemble une centaine d'élus et se trouve à l'origine du projet de transport « Arc Express » qui peut être réalisé par le STIF et auquel tous les maires du Val de Marne et des Hauts-de-Seine ont donné leur accord.

M. Daniel Goldberg. On peut comprendre les réticences exprimées quant à la compatibilité des deux systèmes, notamment en termes de tracés et de technologies. Comme l'ont montré les travaux de la mission de Gilles Carrez, comment assurer la compatibilité sur un territoire donné ?

N'assiste-t-on pas, par ailleurs, à une régression du débat démocratique ? Quatre mois de consultation seulement sont prévus dans le dispositif proposé : l'ensemble des habitants pourront-ils donner leur avis ?

Il faut noter que le projet de loi ne précise aucun tracé ni positionnement de gares en Ile-de-France, et qu'il repose sur des choix de vie présupposés : le projet dessine ce que sera la métropole francilienne à partir d'un réseau de transport. Il faut enfin réfléchir à la sécurisation des procédures très concrètes à partir des contrats territoriaux.

M. Christophe Caresche. Sur la question de l'établissement public du « Grand Paris, les propositions du rapport Gilles Carrez, qui font une réelle ouverture, militent plutôt pour une insertion dans les structures actuelles. Le projet

du gouvernement restera virtuel si l'on ne cherche pas précisément à s'insérer dans les mécanismes existants.

Il faut insister sur l'importance de la demande démocratique des populations, qui ne peuvent se satisfaire d'une réduction des délais de consultation et des risques de problèmes juridiques innombrables du fait d'un dispositif totalement dérogatoire.

Dans la ligne de la proposition Huchon-Carrez, il faudrait travailler sur la faisabilité d'un STIF « à deux têtes » avec une direction et des services communs.

M. Didier Gonzales. Quelle est votre position sur la création des gares TGV en Île-de-France ?

M. Yves Vandewalle. Certes la modernisation du réseau existant est essentielle mais le « Grand Huit » constituera un moyen de transport rapide qui répondra aux besoins en Île-de-France. Le territoire correspondant au plateau de Saclay doit être convenablement desservi en adéquation avec les besoins de transport. Le parc naturel régional de la vallée de Chevreuse a bâti un projet consensuel qu'il faudrait concrétiser en face de l'opération d'intérêt national.

M. André Chassaing. Il ne faut pas occulter les questions qui se posent sur l'ensemble du territoire et se demander quels sont les enjeux réels poursuivis par les uns et les autres. Cherche-t-on vraiment à répondre aux besoins de la population francilienne ou à sacrifier aux exigences de la compétitivité ? Il faut qu'existe une volonté démocratique, que l'on associe réellement les populations avec une expression citoyenne et que l'on se demande si les collectivités territoriales sont bien traitées.

Qu'a-t-on prévu enfin pour Paris Métropole et le STIF ? On a besoin d'une cohérence nationale dans le système des transports : qui l'assure ? Le risque est de tomber dans un système où l'État veut tout régenter, mais ne paie jamais, c'est-à-dire comme on dit chez nous, qu'il veut « commander la musique » sans jamais « acheter les pipeaux » !

M. Yanick Paternotte. J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer avec le Président de la RATP, M. Pierre Mongin, les problèmes récurrents de la ligne D du RER. Est-il envisageable que vous receviez tous les élus du Val d'Oise afin d'évoquer ces problèmes en détail ?

N'y a-t-il pas un déséquilibre de l'offre de transports collectifs qui joue clairement en défaveur du quart Nord Ouest de la région, en particulier du département du Val d'Oise ? Comme envisagez-vous de le réduire ? Comment voyez-vous l'avenir du projet CDG Express auquel je suis farouchement opposé ? Comptez-vous mettre en œuvre une politique de mise en place de parcs de stationnement « de dissuasion » autour des gares multimodales d'accueil, par exemple en développant les parkings d'intérêt régional (PIR) ?

Avec la Picardie, l'Île-de-France a signé une convention interrégionale sur Creil-Roissy ; la semaine prochaine la région que vous présidez va investir 300 000 euros d'autorisations de programme sur ce projet. Les élus de ma circonscription, toutes tendances politiques confondues, y sont farouchement opposés. Ne pensez-vous pas que cet argent serait plus utilement dépensé à la rénovation de la ligne D du RER dont je viens de parler, ou à l'arrêt des trains ralliant Creil à Paris en gare de Fosse-sur-Villiers et de Louvres ? Cela améliorerait la situation sur place non pas à horizon 2020, mais dès 2010. Gérer des infrastructures de transport implique me semble-t-il de considérer au mieux le temps du citoyen.

Je reviens un instant sur l'implantation des gares, afin de lever toute ambiguïté. En définitive, il reviendra aux maires de décider s'ils souhaitent qu'une nouvelle gare soit implantée sur le territoire de leur commune.

M. François Pupponi. Je voudrais d'abord évoquer la situation des friches très importantes dans ma circonscription, sur les territoires des communes de Sarcelles, de Villiers-le-Bel et de Garches. Des milliers d'hectares sont gelés par l'État depuis plus de cinquante ans pour la réalisation de l'autoroute A 16, qui n'a jamais vu le jour. Le SDRIF propose de lever ces emprises foncières, dans une zone où le taux de chômage dépasse les 30 %, qui pourraient alors être consacrées à l'implantation de grands équipements sportifs dont notre région a aujourd'hui besoin : un dôme couvert de 25 000 places, qui permettrait à notre pays d'organiser les championnats du monde de handball - je rappelle que notre pays est à la fois champion du monde et champion olympique dans cette discipline -, et éventuellement d'accueillir dans le futur des terrains de tennis couverts qui font défaut à Roland-Garros, un circuit de Formule 1, le circuit Carole qu'il faut transférer de Villepinte.

Or cette frange de territoire francilien est ignorée du Grand Paris, comme elle est ignorée du développement économique de l'aéroport Roissy, pourtant distant de sept kilomètres, et qui crée 5 000 emplois par an, alors que la commune de Sarcelles compte 6 000 chômeurs ! Dans ces conditions, il nous faut élaborer nos propres projets, que je viens de présenter brièvement, avec des partenaires privés, sur des terrains qui appartiennent à la Caisse des dépôts et consignations, et sans demander un seul euro de financement public.

M. Jean-Paul Huchon. Je répondrais d'abord à M. Daniel Goldberg pour lui dire qu'effectivement il peut y avoir une incompatibilité en terme de tracé entre le « Grand Huit » et les projets inscrits au SDRIF. Je me fie par exemple au projet Arc express qui figure au SDRIF et dont le tracé a la préférence des élus concernés, préférence confirmée lors des débats internes au STIF à ce sujet : il s'agit de la liaison de Fontenay-sous-bois à Bagneux, plutôt qu'une liaison passant à quelques centaines de mètres à partir de la commune de Noisy-le-Grand. Le choix va être fait semble-t-il par le Gouvernement de desservir Noisy-le-Grand et plus tard Clichy-Montfermeil, mais il me semble que les élus concernés auraient pu être consultés, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. Je rappelle que deux

conseils généraux ont voté à l'unanimité pour le tracé figurant au SDRIF, celui des Hauts-de-Seine et celui du Val-de-Marne. Il sera à mon avis difficile de revenir sur cette décision. Par souci de consensus, j'ai accepté d'affirmer qu'il n'y avait pas d'incompatibilité de principe entre les projets d'Arc express et de « Grand Huit », mais la réalité m'oblige à dire que les projets présentés par le secrétaire d'état à la région capitale sont contraires aux vœux des élus locaux.

Je rejoins l'interrogation formulée sur l'adéquation entre la vision du Grand Paris et la réponse constituée par le « Grand Huit ». Une offre de transports collectifs, si novatrice et si performante soit-elle, est-elle de nature à répondre à tous les défis auxquels se trouve confrontée notre région, notamment en termes d'urbanisme et d'aménagement du territoire ? Je ne le pense pas. Avec ce projet, nous retrouvons un urbanisme tel qu'on le concevait dans les années soixante, et loin de nous projeter dans la modernité, comme le disait M. Christophe Caresche tout à l'heure, il nous ramène quarante ans en arrière. Il me semble que notre vision, exprimée notamment par le SDRIF, qui est le fruit d'un travail de quatre années et qui a reçu l'aval de six conseils généraux sur huit, répond à une vraie demande des élus, même de la part de ceux qui ne l'ont pas approuvé.

Cela étant dit, je ne suis pas opposé à l'idée, émise par M. Yanick Paternotte, d'une révision du SDRIF, qui n'est pas parfait, évidemment, car la situation a évolué depuis quatre ans. Il constituait à mon sens une base pour les discussions avec le Gouvernement sur le projet de loi dont nous débattons. Il pouvait être mis en œuvre immédiatement et faire l'objet d'une révision, avec la concertation que cela suppose.

S'agissant de la sécurisation des procédures, je vais essayer d'expliquer ce point relativement complexe. Au départ, il n'existait pas dans le projet du Grand Paris de contrats territoriaux : la Société du Grand Paris « s'appropriait » les gares et prenait en charge l'aménagement. Devant le tollé suscité par une telle approche, notamment chez les élus, le Secrétaire d'État a modifié ses propositions pour mettre au point ce que je qualifierais d'« autoritarisme contractuel » : au terme d'un délai de dix huit mois, en l'absence de signature d'un contrat de développement territorial, l'État fera ce qu'il voudra et pourra imposer sa volonté aux maires ! La fragilité juridique d'une telle procédure me paraît grande, surtout lorsqu'il s'agira de s'assurer de la compatibilité de ces contrats territoriaux avec un document d'urbanisme. A quel document se référera-t-on à ce moment-là ? Dans la mesure où le SDRIF signé en septembre 2008 n'a pas encore reçu d'approbation, il faudra se reporter au SDRIF approuvé en 1994, un document qui n'est naturellement plus en phase avec la réalité d'aujourd'hui. Au total, il faudra donc compter avec dix huit mois de mise au point des contrats territoriaux, suivis d'une période d'un ou deux ans, dans le meilleur des cas, pour régler les contentieux qui ne manqueront pas de surgir. Au lieu de gagner un ou deux ans, on va en définitive en perdre trois voire quatre.

Pour répondre à la question de M. Christophe Caresche, je dirais qu'il y un système qui fonctionne aujourd'hui très bien, celui de l'EPA Marne et de l'EPA

France, deux établissements qui exercent leur compétence sur un même territoire, qui ont les mêmes responsables et dont les services sont communs. Je ne demande pas mieux que de le calquer sur les structures du STIF, et d'augmenter encore les moyens de celui-ci en ingénieurs, en architectes, etc. Ce ne sont pas les dépenses en personnel du STIF qui constituent un obstacle car ils représentent une part peu importante du budget annuel d'environ 7 milliards d'euros. Je ne crois pas à la coexistence de deux entités, l'une qui fonctionne au consensus et à la concertation, l'autre qui va fonctionner disons avec une dose certaine d'autoritarisme. Il me semble naturel que, si l'État participe au financement des transports, il soit représenté dans les instances qui gèrent ces transports.

Le Parlement pourrait retenir un meilleur système et s'inspirer notamment des propositions du rapport de M. Gilles Carrez, qui propose un éventail de solutions intéressantes, portant sur un financement supplémentaire de 500 à 600 millions d'euros par an pour de nouvelles infrastructures de transports. Cette enveloppe permettrait par exemple d'envisager avec une relative sérénité le remboursement d'un emprunt de 2 ou de 4 milliards d'euros. Or je suis relativement inquiet car aucune de ces solutions ne figure au projet de loi de finances pour 2010, ni *a priori* dans la loi de finances rectificative, qu'il s'agisse du versement transports ou de la participation des entreprises. Je vois donc poindre avec appréhension le risque que ces recettes ne soient en réalité absorbées au profit d'un autre projet. S'agissant du financement du « Grand Huit », le Secrétaire d'État a évoqué une dotation initiale en capital qui s'accompagnerait d'un emprunt dont j'ai compris qu'il serait distinct du grand emprunt. Pour terminer sur la question du financement, j'exige de savoir qui va porter la dette *in fine* du « Grand Huit » : si l'étanchéité entre cette dette et les finances du STIF n'est pas garantie, vous comprendrez la réticence sur la question du transfert des matériels.

Le conseil régional d'Île-de-France et le STIF sont tout à fait favorables à un maillage de la région en gares TGV, maillage qui a été intégré dans l'élaboration du SDRIF car il constitue une bonne formule pour les franciliens et pour tous nos compatriotes. Aujourd'hui, le dossier « ressort » avec l'appui de la SNCF, même si celle-ci ne semble pas tout à fait sur la même longueur d'ondes que Réseau ferré de France.

Je réponds à M. Yves Vandewalle concernant l'opération d'intérêt national (OIN) de Paris-Saclay. Une ligne de bus en site propre, que j'ai inaugurée, a été mise en service et va être prolongée : bien entendu, il faut aller plus loin en créant une véritable offre locale de transports. La meilleure formule, et cela constitue une ouverture conforme aux souhaits des élus de la communauté d'agglomération du plateau, serait de créer une autorité de proximité, sous la forme d'une AOP. Celle-ci serait autorisée par le STIF, une majorité des deux tiers des voix au sein du conseil du STIF étant requise, et la mise au point de cette offre lui serait déléguée, selon un cahier de charge relativement précis qui garantisse sa complémentarité avec l'offre globale de transports dans la région

ainsi qu'avec le SDRIF. Je compte proposer cette solution lors d'un prochain conseil du STIF, à la fin de cette année ou au début de 2010.

Le projet concernant la haute vallée de Chevreuse a connu quelques déboires : un nombre relativement élevé de communes a voulu y participer, l'État s'y est opposé, mais je pense qu'une solution consensuelle pourra émerger.

Je rejoins les interrogations de M. André Chassaigne sur la finalité d'un système de transport : celui doit-il être conçu pour la desserte et les déplacements des habitants dans les zones urbaines mal desservies ou pour des pôles de développement et des déplacements que je qualifierais de professionnels – certains disent « travail à travail » ? Avec le projet Arc Express, nous avons choisi la première option, notamment avec des tangentielles éloignées de Paris. La tangentielle Nord, chère à M. Daniel Goldberg, desservira notamment une très grande partie des cités défavorisées du Nord de la région. Nous finalisons la tangentielle Ouest avec le conseil général des Yvelines. Avec le Président M. Michel Berson et le conseil général de l'Essonne, nous avons travaillé sur la liaison Massy-Evry. Nous aurons ainsi au terme du processus fait quasiment le tour de la région. J'ajoute que le prolongement du tramway des maréchaux jusqu'à la porte de la Chapelle s'intègre dans cette démarche, et son impact sera presque plus important à l'extérieur de Paris *intra muros* qu'à l'intérieur.

Les pôles économiques, qui figurent au projet de loi, ont également été inscrits au SDRIF. Pour répondre à une interrogation de M. Christian Patria sur les pôles de compétitivité, je voudrais rappeler que c'est la région Île-de-France qui les a portés et financés, à parité avec l'État, à hauteur de 73 millions d'euros pour l'année 2009. Pour prendre l'exemple du transport et de la logistique, nous avons aidé à forger deux pôles de compétitivité mondiale que sont Mov'eo et Advancity. Je souhaite, et je crois qu'il n'y là-dessus aucune forme de désaccord possible sur cette question, renforcer la compétitivité de l'Île-de-France.

Pour abonder dans le sens d'une des questions sur les contacts avec les autres conseils régionaux en matière de transport, je rappellerais que nous avons, avec mes collègues de l'ensemble du grand bassin parisien, créé une structure nouvelle et volontaire, appelée « C8 », qui constitue une instance d'information et de concertation. Nous avons récemment effectué ensemble un déplacement à Bruxelles, afin de porter ensemble nos dossiers auprès de la Commission européenne. Dans les projets que nous développons ensemble, outre le canal Seine-Nord que j'ai cité, je voudrais mentionner l'électrification de la ligne de Troyes, menée avec le conseil régional de Champagne-Ardenne, avec le maire de Troyes et les conseils généraux concernés.

J'appelle d'ailleurs de mes vœux la création d'une structure, qui ne soit pas seulement consensuelle, permettant de mener à bien les projets de transports ayant une dimension interrégionale affirmée, qui sont extrêmement nombreux. Il est clair à mes yeux que d'autres dossiers comme le contournement ferroviaire de

Paris ou la liaison avec Bordeaux doivent aboutir mais ces exemples ne sont pas les seuls.

Je regrette que le gouvernement n'ait jamais publié depuis février 2004 les décrets relatifs à la mise en place des communautés aéroportuaires, qui doivent être présidées par les présidents de région. Non que je sous-estime l'investissement que celles-ci requerraient, mais je crois qu'il est important sur cette question d'aménagement du territoire de donner des moyens à l'échelon local et, au besoin, au dialogue interrégional.

Pour répondre à M. Yanick Paternotte, je considère comme lui que le Val-d'Oise est le grand oublié du projet de loi. Mais qu'il se rassure : le Val d'Oise n'est pas oublié par le conseil régional, comme en témoigne notamment son engagement dans le barreau de Gonesse. Mais force est de constater que le texte soumis au Parlement ne le prend pas en considération.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, un schéma directeur des parcs de stationnement a été adopté par le STIF au cours de son avant-dernière réunion. Plusieurs dizaines de réalisations sont annoncées et programmées.

Je voudrais aussi évoquer le projet CDG Express que j'ai défendu lorsque le STIF était présidé par l'État et que le « Grand Huit » n'aborde pas. Or le STIF a été dessaisi en la matière par un amendement parlementaire discuté « nuitamment ». La gestion opérée depuis par l'État ne fait rien pour nous rassurer : une seule offre a été formulée par Vinci, le dossier n'a pas progressé et devient même emblématique d'un partenariat public privé qui ne fonctionne pas. Pourtant, à mon avis, nous avons besoin d'un axe comparable à la liaison anglaise *Waterloo/Paddington*. Je dois prochainement recevoir les élus locaux concernés pour évoquer ce sujet, j'ai déjà trop tardé à le faire.

Enfin, il n'y a pas d'engagement régional sur la connexion entre Creil et Roissy.

M. Yanick Paternotte. Mais, il y a le contrat de plan Etat Région. La semaine prochaine aura lieu une délibération au cours de laquelle la région donnera trois cents mille euros à la connexion entre Creil et Roissy. Vous ne pouvez pas tenir de tels propos.

M. Jean-Paul Huchon. Ce projet ne peut pas se faire au détriment du trafic francilien.

Je souhaiterais conclure en remettant au rapporteur une note technique sur les créations d'emplois attendues. Je vous remercie d'avoir consacré autant de temps à mon audition et de m'avoir écouté avec tant de bienveillance.

M. le Président Christian Jacob. Je vous remercie, Monsieur le président, d'avoir répondu à notre invitation à venir s'exprimer devant notre commission.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Dans sa séance du 10 novembre 2009, la Commission a procédé, sur le rapport de M. Yves Albarello, à l'examen des articles du projet de loi relatif au Grand Paris (n°1961).

Titre du projet de loi

La Commission examine l'amendement CD 185 de M. Yanick Paternotte, portant article additionnel avant l'article 1^{er}.

M. Yanick Paternotte. Cet amendement vise à préciser dès le titre que le projet de Grand Paris n'est pas en opposition avec le reste du territoire ; il a au contraire vocation à favoriser la croissance de tout le pays, grâce notamment aux interfaces du réseau TGV.

M. Yves Albarello, rapporteur. C'est un bon amendement, mais nous souhaitons pour l'instant conserver le titre de Grand Paris. C'est pourquoi je vous demande de le retirer.

Cet amendement est retiré.

Article 1^{er}

Le Grand Paris : un projet d'intérêt national

Analysée de manière détaillée dans l'exposé des motifs et dans l'étude d'impact du présent texte, l'ambition du Grand Paris est désormais bien connue et elle parle à l'imaginaire collectif.

Dans un premier temps, votre Rapporteur a donc été conduit à s'interroger sur l'utilité de cet article d'intention, dont la portée normative directe semble limitée. Cet article est cependant indispensable dans la mesure où il vise à **mieux cerner le périmètre du projet et à affirmer sa dimension nationale**. En tout état de cause, il n'est pas superflu de préciser comment chaque citoyen français pourra directement profiter de la meilleure irrigation de la région capitale par un réseau de transport amélioré.

C'est pourquoi le texte insiste sur le lien entre le développement territorial national et le parachèvement d'un réseau de transport francilien adapté, véritable centre nerveux des échanges de tous ordres, matériels ou non, proches ou lointains.

L'existence d'un tel article, placé en exergue des cinq titres du projet de loi, se justifie également au plan formel par le fait que les articles 2 et 18 s'y réfèrent expressément, le premier en renvoyant à « l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article premier », le second en évoquant la « mise en œuvre des objectifs définis à l'article premier ».

Le texte décline :

- **un objectif volontariste** : le développement économique et urbain ;
- **des moyens opérationnels** pour l'atteindre à terme : la création d'un réseau de transport public de voyageurs reliant les zones les plus attractives de la région Île-de-France ;
- **des modalités institutionnelles** : l'identification, menée ensemble par l'Etat et les collectivités territoriales concernées, de territoires de pertinence auxquels associer des projets stratégiques ;
- **un horizon** : que le développement ainsi « suscité » - aux termes du projet de loi – bénéficie à l'ensemble du territoire national.

Ces éléments appellent les commentaires suivants :

- **s'agissant de l'objectif** : comme le rappelle l'étude d'impact du projet de loi, l'atout compétitif que constitue pour un pays la chance de disposer d'une ville capitale de rayonnement mondial n'est pas discutable. En revanche, la notion de « développement urbain » mérite d'être précisée, seule une vision fine permettant de comprendre comment un certain étalement urbain peut se conformer aux exigences de développement durable et de respect des sites, essentielles dans notre pays.
- **les moyens** : dans un contexte global de promotion des transports publics et de saturation des réseaux, l'urgence qui s'attache à une extension des possibilités de déplacement rapide, sécurisé et pertinent est bien établie.

Au cours de ses auditions, votre Rapporteur n'est cependant pas resté insensible à deux registres d'interrogations :

1/ Comment faire en sorte que les moyens mobilisés au profit des nouvelles réalisations n'obèrent pas les possibilités de mise à niveau du réseau existant, souvent dégradé ?

2/ Comment éviter que les zones ne répondant pas aux critères d'attractivité maximale posés par l'article premier – lequel vise « *les zones les plus attractives de la capitale et de la région d'Île-de-France* » – ne soient laissées durablement à l'écart du mouvement de développement économique et urbain

porté par le texte, au risque d'une intensification des phénomènes de « mitage territorial » ?

- **les modalités** : dans la démarche d'identification des projets stratégiques et des territoires les plus pertinents, l'association la plus étroite possible des élus locaux constitue à l'évidence la première condition de la réussite du projet global. Il importe aussi que dans la démarche d'identification des projets et des territoires, une démarche d'ensemblier soit privilégiée, de manière à ne délaissier aucune thématique ni aucune zone.
- **l'horizon** : l'affirmation, dans l'ouverture du projet de loi, de l'intérêt national du projet du Grand Paris constitue l'apport essentiel de cet article premier et il emporte certaines conséquences juridiques non négligeables. Pour autant, il ne saurait s'agir d'une déclaration d'intention et, au cours des débats parlementaires, le Gouvernement devra s'attacher à en démontrer les retombées pour la collectivité nationale, directes et indirectes, immédiates et à plus long terme.

Indépendamment des questions liées au financement du projet et à sa connexion aux réseaux existants, ces éléments ont conduit votre Rapporteur à proposer **une réécriture globale de l'article premier** qui vise :

- à préciser certains termes ;
- à compléter l'ambition du projet par des objectifs non expressément définis dans le texte initial.

Il a donc été proposé :

- de substituer la notion de « *grands territoires stratégiques* » à celles de « *zones les plus attractives* », laquelle présentait une dimension trop subjective et pouvait avoir un effet stigmatisant pour les territoires ne pouvant y prétendre ;
- de substituer à la notion de « *développement économique et urbain* » celle, plus complète, de « *développement économique durable, solidaire et équilibrée* », afin prendre en compte les exigences de développement durable, respectueux de l'environnement et du temps long, et de solidarité entre des territoires aux potentialités inégales. Cette réécriture vise notamment à répondre à la critique souvent formulée à l'encontre du projet de ne viser que les pôles d'excellence, au risque de porter un regard par trop élitiste sur le développement à quinze ans de la région capitale. Il faut éviter à tout prix que la réalisation du projet ne conduise à de nouvelles relégations, au détriment des espaces qui ne seraient pas directement concernés. La notion de solidarité territoriale se devait par conséquent d'être expressément citée dans le texte.

Au plan formel, la scission de l'article premier en deux alinéas renforce la lisibilité du texte et permet d'affirmer dès la fin du premier alinéa l'ambition nationale du projet, qui, dans la rédaction initiale, restait trop allusive et pouvait apparaître comme secondaire.

La rédaction du nouvel alinéa 2 permet d'insister sur la dimension sociale du projet – le terme ne figurant pas dans la version initiale – et de développer la notion de solidarité entre les territoires, déjà évoquée à l'alinéa précédent.

Le mot « *citoyens* » apparaît également dans cet alinéa, pour insister sur leur nécessaire association tout au long du processus de réalisation du projet du Grand Paris.

Enfin, la nouvelle rédaction proposée répare un oubli en fixant au projet l'objectif de répondre aux besoins de la population par une offre de logements géographiquement et socialement adaptée.

Au cours des auditions, l'attention de votre Rapporteur a en effet constamment été appelée sur l'urgence qui s'attache à l'amélioration des conditions de logement en région Île-de-France, certaines études menées par la DIACT donnant à penser que nombre de ses habitants – pour ne pas dire tous ceux qui le peuvent ! – la quittent « dès que possible » pour retrouver des conditions de vie et d'habitat plus acceptables.

Au reste, la question de la chronologie du projet a souvent été posée : si l'amélioration du réseau de transport constitue une priorité indiscutable, il est tout aussi urgent de permettre aux Franciliens d'accéder à des logements de qualité, financièrement accessibles et géographiquement situés dans des zones qui correspondent à leurs centres d'intérêt.

*

* *

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement de suppression CD 80 de M. Pierre Gosnat.

Elle est saisie ensuite de l'amendement CD 245 de Mme Annick Lepetit et de l'amendement CD 349 du rapporteur, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. Daniel Goldberg. Puisque, selon le rapporteur lui-même, l'article 1^{er} doit indiquer la position générale du projet de loi, il nous paraît important de préciser à ce moment du texte l'ambition que nous avons pour l'Île-de-France. Cette ambition est celle d'un développement durable et solidaire, le refus de l'étalement urbain et une plus grande mixité sociale, qu'il s'agit de lier ensuite à un projet global de transport public de voyageurs.

M. le rapporteur. Ayant procédé aux auditions les plus larges possible, j'ai pu tenir compte des remarques qui m'ont été faites, notamment en ce qui concerne le maillage, l'interconnexion, l'étanchéité des financements, le rôle du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, ou la protection des espaces agricoles, comme vous le verrez au fil des amendements. C'est dans ce contexte que je vous propose une réécriture de l'article 1^{er} qui répond à vos préoccupations, notamment en matière de logement.

M. Christophe Caresche. Votre amendement est un oxymore, monsieur le rapporteur, car il y a contradiction entre la volonté de relier les pôles urbains et celle d'assurer la solidarité et le maillage du territoire. La difficulté est de traduire dans le texte cette réorientation bienvenue, étant donné qu'on ne peut pas axer l'aménagement de l'Île-de-France autour d'un réseau de transport reliant quelques pôles de compétitivité.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il ne s'agit pas en réalité d'un texte sur le Grand Paris, mais sur un réseau de transport destiné à servir la stratégie du Grand Paris. On ne peut même pas parler de stratégie, car on ne crée pas une métropole à partir d'un réseau de transport. C'est toute la difficulté de ce texte. Le projet de Grand Paris devrait régler l'espace métropolitain autour d'enjeux tels que le transport, le logement, le développement économique, la lutte contre la ségrégation urbaine et pour la mixité sociale, etc. De ce point de vue, monsieur le secrétaire d'État, il est dommage que vous n'ayez pas conservé l'article 1^{er} originel, qui définissait bien l'enjeu métropolitain.

C'est pourquoi notre amendement, qui part d'une ambition pour la métropole francilienne avant d'envisager le grand réseau nécessaire à cet objectif, est plus cohérent que le vôtre, monsieur le rapporteur.

M. Yanick Paternotte. C'est l'éternel débat, bien français, sur « la poule et l'œuf ». En France, nous sommes toujours en retard en matière d'infrastructures. D'autres pays créent sans problème une métropole à partir de réseaux irriguant le territoire. La seule difficulté est qu'on ne voit là qu'un étage de la fusée et que nous manquons d'un éclairage sur l'ensemble du projet. Je me félicite néanmoins que notre pays inverse ainsi la tendance.

M. Pierre Gosnat. J'approuve l'amendement du groupe socialiste. On ne peut pas réduire l'aménagement de Paris à une question de transports, même s'il convient de régler ces problèmes. Ce qu'il nous faut, c'est une vision pour l'Île-de-France qui englobe les enjeux du logement, des transports, des équipements publics, etc. Or ce texte n'aborde même pas les questions de financement du nouveau réseau de transport.

M. Daniel Goldberg. Vous ne nous avez pas dit, monsieur le rapporteur, en quoi notre amendement était contraire à l'ambition affichée par le Gouvernement. Quant au vôtre, il n'y a pas d'exemple où on ait défini un réseau de transport avant de définir la ville.

M. Yanick Paternotte. Si : Haussmann pour le Paris actuel, au temps de Napoléon III.

La Commission rejette l'amendement CD 245 et adopte l'amendement CD 349.

L'article 1^{er} est ainsi rédigé, et les amendements CD 247, 248, 249, 347, 250, 251, 30, 29, 28, 186, 246 et 252 tombent.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. En faisant tomber ainsi l'ensemble de nos amendements à l'article 1^{er}, l'amendement du rapporteur nous prive d'un débat fondamental. En effet, ces amendements avaient pour objet de faire coïncider la stratégie du Gouvernement pour le grand réseau avec les plans de mobilisation pour les transports adoptés par la région et les départements, qui sont, eux, financés. Notre but était que ce grand réseau s'articule avec l'existant. La technique de la réécriture de l'article vous épargne d'être interrogé sur la cohérence de ces deux réseaux.

M. le président Christian Jacob. Nous y reviendrons à l'occasion de l'article 2.

M. Daniel Goldberg. Pourquoi l'adoption de l'amendement du Gouvernement ferait-elle tomber le CD 246 qui complète l'article ?

M. le président François Jacob. C'est une jurisprudence constante, dès lors que l'article fait l'objet d'une nouvelle rédaction.

M. François Pupponi. C'est absurde.

M. Daniel Goldberg. Je ne suis pas convaincu par vos explications, monsieur le président. La réécriture de l'article par le rapporteur nous prive d'un débat fondamental pour l'avenir. Alors que la réforme constitutionnelle devait nous permettre un examen approfondi des textes, nous n'aurons consacré que cinq minutes à l'examen du premier article.

TITRE I^{ER}

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

Avant l'article 2

La Commission examine l'amendement CD 253 de Mme Annick Lepetit, portant article additionnel avant l'article 2.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement modifie l'intitulé du titre I^{er}, afin de viser le transport public en Île-de-France.

M. le rapporteur. Défavorable : votre demande est satisfaite puisque tous les articles suivants traitent du réseau de transport public.

M. Pierre Gosnat. Si vous tenez absolument à ce concept de Grand Paris, il faut nous en dessiner les contours exacts. On sait ce qu'est l'Île-de-France ; on sait ce qu'est Paris ou la métropole francilienne : de quoi parle-t-on quand on parle du Grand Paris ?

M. Daniel Goldberg. Je ne comprends pas, monsieur le rapporteur, que vous refusiez notre amendement alors que vous évoquez la nécessité d'articuler le métro automatique de rocade à l'ensemble du réseau francilien. Nous devons travailler sur l'ensemble du réseau, qu'il s'agisse de desservir les pôles ou de répondre aux besoins urgents des Franciliens.

M. François Pupponi. L'article 2 ne parle que du métro automatique de grande capacité en rocade, alors qu'il nous faut une vision globale de l'ensemble des transports de la région parisienne. Tel est le sens de nos amendements.

M. Serge Grouard. Si le titre I^{er} évoquait l'Île-de-France, nous perdriions de vue l'importance des connexions entre Paris et la province.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale. Le premier alinéa de l'article 2 a pour objet de définir le réseau du Grand Paris : il ne s'agit pas de parler de n'importe quel réseau de transport public d'Île-de-France ou d'autres projets relevant du STIF. Voilà pourquoi le titre est ainsi rédigé.

La Commission rejette cet amendement.

Article 2

Le réseau de transport public du Grand Paris

Composé, dans le texte initial du Gouvernement, de quatre alinéas, l'article 2 décrit les éléments constitutifs du réseau de transport public du Grand Paris, lequel constitue l'instrument clé de la mise en œuvre de l'ensemble du projet de loi.

- **définition du réseau de transport public du Grand Paris** : long d'environ 130 kilomètres et destiné à desservir une quarantaine de gares, il est constitué des infrastructures nécessaires à la circulation d'un métro automatique de grande capacité ; le système de guidage automatique est privilégié pour sa fiabilité et sa régularité ; la notion de métro de grande capacité recouvre la possibilité de transporter 40 000 passagers par heure aux horaires de pointe ;

- **fonction du réseau** : relier de manière rapide et régulière le centre de Paris, les principaux pôles d'activité (économiques, universitaires, technologiques, culturels), le réseau TGV et les aéroports internationaux – essentiellement le pôle Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget ;

Votre Rapporteur a approuvé un amendement visant à préciser que le réseau a aussi vocation à desservir les principaux pôles sportifs de la région, afin d'insister sur le nécessaire rattrapage du retard accumulé en la matière et de placer la France dans les meilleures conditions en vue d'une prochaine candidature à l'organisation d'un événement sportif de portée mondiale.

- **planification** : il est établi un schéma directeur des infrastructures qui forment le réseau de transport public du Grand Paris, lequel comporte notamment le tracé prévisionnel des lignes et la position prévisionnelle de la quarantaine de gares envisagée ? Ce schéma fixe aussi les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation ;
- **concertation** : le schéma d'ensemble précité est soumis à une consultation du public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues à l'article suivant ;
- **validation** : le schéma est approuvé par un décret en Conseil d'État ;
- **mise en œuvre** : les projets mis en œuvre conformément au schéma précité sont déclarés d'utilité publique et d'intérêt général, dans les conditions prévues à l'article 4 du présent texte ;
- **impact environnemental** : le schéma est visé par les définitions de l'article 2 de la directive 2001/42/CE du Parlement et du Conseil relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes. Les métros souterrains sont en effet expressément cités en son annexe II.

L'article 2 du projet de loi déroge à la compétence exclusive du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), créé par l'article premier de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, pour fixer les relations à desservir et fixer les modalités techniques d'exécution des programmes.

À l'initiative du Président de la commission du développement durable et pour répondre aux nombreuses demandes formulées en audition à ce sujet, votre Rapporteur propose cependant que le schéma soit établi après consultation du STIF, de manière à ce que l'information de toutes les parties intéressées soit bien assurée.

Le premier alinéa de l'article a été complété par trois amendements essentiels :

– le premier traite du **financement** du projet et demande que la réalisation du nouveau réseau de transport du Grand Paris bénéficie d'un financement indépendant de celui des mesures d'amélioration des autres réseaux de transport public en Île-de-France ;

– le deuxième tend à ce que la réalisation du réseau soit **coordonnée** avec les programmes d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France ;

– le troisième vise à affirmer dès le début du projet de loi que le nouveau réseau sera **interconnecté** aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France.

S'agissant du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'alinéa 2 de l'article, un amendement vient préciser qu'il doit rendre compte :

– des possibilités de connexion aux autres réseaux de transport ;

– de **l'offre de transport public complémentaire** disponible à partir des gares. Il convient en effet d'enrichir l'offre de transport complémentaire en gare – réseaux d'autobus, taxis, stations de location en libre service, bornes de recharge de véhicule électrique, auto-partage, taxis, etc. – de manière à ce que les usagers du nouveau réseau soient incités à l'utiliser par une offre de services étendue.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 81 de M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Cet amendement vise à supprimer l'article 2. En quoi le concept d'un réseau dont la vocation serait de relier les principaux pôles urbains dits stratégiques répond-il aux besoins des Franciliens ? Il est même en contradiction avec les projets des collectivités locales, qui visent à créer un véritable réseau urbain en créant des gares à proximité des lieux de vie. C'est la seule solution au problème catastrophique des transports franciliens.

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 256 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous proposons une nouvelle rédaction des alinéas 1 et 2, propre à résoudre la contradiction entre ces alinéas sur laquelle, monsieur le secrétaire d'État, nous avons appelé votre attention. Voilà pourquoi nous réunissons dans un même paragraphe l'ensemble du schéma de transports d'Île-de-France, c'est-à-dire à la fois le réseau existant et les projets des

collectivités, d'une part, et votre projet de rocade, d'autre part. Nous reprenons ainsi une des propositions majeures du rapport de M. Carrez sur le financement.

M. le rapporteur. Il ne s'agit pas de moderniser le réseau existant ou d'élaborer le plan de mobilisation de la région – qui sera arrêté par le STIF – mais de créer un nouveau réseau de transport. Avis défavorable.

M. Daniel Goldberg. Nous sommes au cœur du débat : peut-on créer un réseau de transport *sui generis*, déconnecté, au sens propre comme au sens figuré, du réseau existant, dont chacun ici reconnaît qu'il doit être modernisé ? Cela nous apparaît irréaliste.

Si notre amendement est rejeté, il faudra nous apporter des explications : des interconnexions seront-elles assurées ? Le prix du ticket sera-t-il identique sur les deux réseaux ? Les investissements nécessaires pour rendre ceux-ci opérationnels seront-ils portés simultanément ?

M. Christophe Caresche. Vous avez conçu un système dans lequel coexisteront deux réseaux de transport : un réseau primaire, celui du Grand Paris ; un réseau secondaire, celui en fonctionnement aujourd'hui, dont on connaît l'état.

Notre inquiétude est double. Premièrement, en dissociant ces deux réseaux, vous ne vous mettez pas en position d'assurer leur cohérence. Deuxièmement, la construction du futur réseau primaire, qui s'inscrit dans une perspective lointaine, risque d'absorber la totalité de l'effort financier, laissant d'ici là les Franciliens aux prises avec un réseau en mauvais état.

C'est pourquoi nous insistons sur l'idée de modernisation. La question devra être clarifiée durant le débat.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il serait dramatique que l'Assemblée nationale adopte ce texte en première lecture sans ouvrir les débats que tous les élus franciliens attendent, sans répondre aux questions que toutes les personnes reçues par Christian Blanc lui ont posées, que de nombreuses collectivités de droite comme de gauche ont évoquées dans des délibérations et que le grand public a abordées à diverses occasions. Si nous passons ainsi à côté des enjeux, je ne suis pas certain que votre texte y résistera.

Le rapporteur général du budget, Gilles Carrez, entouré de parlementaires de droite et de gauche, a fait appel à l'intelligence collective pour examiner les conditions dans lesquelles il convient de réaliser le projet de mobilisation des transports et le retour tant attendu de l'État sur le territoire de l'Île-de-France. Il s'agit maintenant de rendre votre démarche compatible avec les attentes des élus.

Votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, est honnête, mais nous ne pouvons nous en satisfaire. Non, les deux réseaux n'obéissent pas à des logiques différentes : pour aller de Saclay à un autre point de la région parisienne, il faudra dans la majorité des cas emprunter le nouveau puis l'ancien. Les parlementaires

doivent faire en sorte que votre projet soit compatible avec l'existant. Sinon, nous regarderons passer le train.

M. le président Christian Jacob. Nous en avons déjà débattu à l'occasion de l'audition du secrétaire d'État ; aujourd'hui, nous examinons les amendements.

M. le rapporteur. Nous apporterons une réponse à vos interrogations à travers des amendements qui arriveront plus tard dans la discussion. Je vous suggère donc que nous accélérions un peu.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Plus cette assemblée a de pouvoirs, plus elle va vite ! C'est extraordinaire ! Prenons le temps !

M. le président Christian Jacob. La commission est suffisamment éclairée.

La Commission rejette l'amendement CD 256.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 117 de M. le rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 339 de Mme Annick Lepetit.

M. François Pupponi. L'Île-de-France se caractérise par le voisinage entre des zones d'une grande richesse et des zones d'extrême relégation. Il serait paradoxal que ce grand projet ne bénéficie pas à ces dernières.

M. le rapporteur. Comment définissez-vous un « pôle urbain enclavé » ?

M. François Pupponi. Je vais vous expliquer : les habitants de ma circonscription, qui se situe à quinze kilomètres de Paris, mettent jusqu'à une heure pour se rendre au cœur de la capitale ou dans une ville située à sept kilomètres de leur domicile, pour y trouver du travail.

M. le rapporteur. Mais comment donner une définition juridique à ces territoires ?

M. François Pupponi. Cela vaut pour toutes les catégories de pôles. Vous parlez bien d'un pôle urbain ou de pôle scientifique ? Il s'agit de formuler des intentions. Si l'article 2 ne précisait pas que votre grand projet a aussi pour vocation de réparer les erreurs commises il y a cinquante ans, il y manquerait quelque chose.

M. le président Christian Jacob. L'enclavement peut revêtir plusieurs formes.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD 348 de Mme Annick Lepetit.

M. François Pupponi. Pourquoi les sportifs sont-ils si mal-aimés en France ? À l'article 2, en plus des pôles culturels, il convient de mentionner les pôles sportifs, existants et à venir. La région parisienne, depuis plusieurs années, est candidate pour organiser les Jeux olympiques et elle peut ambitionner d'accueillir à nouveau de grandes compétitions de football. Il faudra être en mesure d'acheminer des millions de spectateurs vers les sites concernés.

M. le rapporteur. Avis favorable à cet excellent amendement.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie des deux amendements identiques CD 31 de M. le rapporteur et CD 46 de M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. le rapporteur. Défendu

M. le rapporteur pour avis. La Commission des lois, dans sa sagesse, a souhaité apporter plusieurs correctifs de cet ordre, indispensables pour que le projet de loi soit d'une constitutionnalité parfaite. Il serait malheureux que ce texte magnifique, qui rendra ses lettres de noblesse à la région capitale, soit attaqué sous le prétexte d'une précision insuffisante.

La Commission adopte ces amendements.

Puis elle examine l'amendement CD 142 de M. Gérard Gaudron et le sous-amendement CD 21 de M. le rapporteur.

M. Gérard Gaudron. Mon amendement vise à souligner la place importante qu'occupera le réseau RER dans les déplacements au sein du Grand Paris, notamment en direction des aéroports internationaux.

M. le rapporteur. Je suis assez favorable à cet amendement, sous réserve de ne mentionner que les aéroports, non le RER (*exclamations.*)

M. Gérard Gaudron. Avec cette rédaction, le RER perdrait l'importance que je souhaitais précisément lui donner.

M. Daniel Goldberg. La solidarité entre élus de Seine-Saint-Denis m'incline à soutenir l'amendement de mon collègue Gérard Gaudron. Nous partageons les mêmes préoccupations : les transports publics en Île-de-France doivent procéder d'une vision d'ensemble ; il importe d'assurer l'interconnexion entre le réseau actuel, qui rend service quotidiennement aux Franciliens pour leurs déplacements domicile-travail, notamment avec le RER, et le futur réseau automatique, qui aura l'ambition d'assurer les liaisons travail-travail.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Le maillage ne peut être assuré que par l'instrument de connexion que constitue le RER.

M. le rapporteur. Il ne faudrait pas non plus oublier les lignes à grande vitesse. Mais le problème des interconnexions sera traité plus loin dans le texte, à travers d'autres amendements. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Gérard Gaudron. Je préfère attendre de voir les vôtres.

M. le président Christian Jacob. Nous pourrions employer le temps qui nous séparera de l'examen en séance publique pour trouver une rédaction convenant à tout le monde.

M. Gérard Gaudron. D'accord. Je retire mon amendement, sous réserve...

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Il est repris !

M. Serge Grouard. L'article 2 me semble tout de même avoir une cohérence. Dans la mesure où il fait référence à « l'objectif de développement d'intérêt national », il convient d'intégrer les lignes à grande vitesse. Je ne suis pas certain, en revanche, que le RER ou le réseau bus participent de l'intérêt national.

La Commission rejette successivement le sous-amendement CD 21 et l'amendement CD 142.

Puis elle en vient à l'amendement CD 259 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. La question de l'interconnexion au réseau existant est essentielle. Pourtant, le texte n'y fait pas référence une seule fois.

M. le rapporteur. Cet amendement est excellent, mais son esprit est identique à celui de l'amendement CD 25, beaucoup plus précis, cosigné par le président et moi-même, que nous allons examiner plus loin.

M. le président Christian Jacob. Pouvons-nous faire cause commune, madame Lepetit ?

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie des amendements CD 147 rectifié et CD 23 de M. Christian Jacob, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. le rapporteur. Cet amendement précise que le nouveau réseau bénéficiera d'un financement indépendant par rapport à celui destiné aux mesures d'amélioration du réseau existant.

M. le président Christian Jacob. Je souhaite que la mise en œuvre du nouveau réseau soit coordonnée avec la modernisation du réseau existant.

M. Christophe Caresche. Vous reconnaissez la nécessité d'assurer l'interconnexion entre les deux réseaux, ce qui suppose que le STIF soit impliqué

dans la définition du réseau primaire, mais vous ne traitez pas le problème du financement. M. Gilles Carrez, dans son rapport, avait pourtant proposé des solutions intéressantes. Mais nous avons compris que le financement du réseau de M. Blanc reposera essentiellement sur l'emprunt, avec une dotation elle-même assise sur de l'emprunt. Au final, qui paiera la note, sachant que le réseau, une fois construit, pourrait être dévolu au STIF ? L'État assumera-t-il bien la totalité du remboursement des emprunts contractés ?

M. Pierre Gosnat. Ces deux amendements sont en contradiction : d'un côté vous instaurez un financement indépendant, de l'autre vous prévoyez une coordination des travaux, alors que les chantiers nécessaires pour les connexions entraîneront un chevauchement des financements. Nous sommes loin des conclusions du rapport Carrez, qui préconisait une programmation de tous les financements, concernant la construction du nouveau réseau comme l'amélioration du réseau actuel. Celui-ci risque de pâtir du système que vous proposez.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'amendement CD 23 « tourne autour du totem ». Il aurait été plus simple d'écrire : « La mise en œuvre de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les autres réseaux de transport public en Île-de-France. » La rédaction de l'amendement donnera de la marge pour des interprétations restrictives.

Avez-vous reçu des assurances du Gouvernement ? Le tour de table du plan de mobilisation pour les transports est bouclé, sauf en ce qui concerne le Gouvernement, qui n'a pas encore annoncé combien il va y investir. L'idée de « financement indépendant » pour le nouveau réseau signifie-t-elle que les collectivités locales, en particulier la région, seront encore sollicitées ? À moins que l'État prenne tout le financement en charge, ou que celui-ci soit assuré par un grand emprunt ? C'est le moment de répondre à ces questions.

En outre, la question du « financement indépendant » pourrait se poser pour le reste du territoire national. Cela serait-il acceptable ?

M. Jean-Paul Chanteguet. L'amendement CD 147 est en effet difficile à interpréter. Signifie-t-il que le financement des autres réseaux de transport sera essentiellement porté par les collectivités territoriales, tandis que l'État financerait seul le nouveau réseau ?

M. le président Christian Jacob. Ce que nous précisons dans cet amendement, c'est qu'en aucun cas on ne pourra « puiser dans la même poche » : le financement du nouveau réseau ne remettra absolument pas en cause les projets concernant le réseau existant.

Pour ce qui est du deuxième amendement, la préoccupation de M. Le Bouillonnet trouve sa réponse dans l'amendement CD 25, qui viendra en discussion immédiatement après, et qui prévoit l'interconnexion aux autres réseaux. L'amendement CD 23 tend à se positionner pour le futur : pour tout

nouvel équipement, il faudra aussi se préoccuper des autres projets d'investissement et de la coordination d'ensemble.

M. Daniel Goldberg. Je ne suis pas sûr que ce soit la seule interprétation possible. On peut aussi comprendre que l'on ne pourra prendre dans la poche de l'État que pour financer l'un ou l'autre réseau. La question se posera par exemple dans le cadre des contrats de projets État-région (CPER), d'autant que vous venez de refuser que l'on rassemble les deux réseaux dans une même vision. Dans son prérapport, le rapporteur se demandait d'ailleurs comment faire en sorte que les moyens mobilisés au profit des nouvelles réalisations n'obèrent pas les possibilités de mise à niveau du réseau existant, souvent dégradé.

Dans l'amendement CD 23, quel sens précis donnez-vous au mot « coordonnée » ? Pour s'assurer, conformément aux recommandations du rapport Carrez, d'une véritable coordination, il aurait mieux valu retenir notre amendement au début de la discussion de l'article 2.

M. Serge Grouard. Les deux amendements visent à assurer un financement spécifique pour le nouveau réseau sans produire d'effet d'éviction à l'égard d'autres projets. Dans cette perspective, je propose de rectifier ainsi l'amendement CD 147, après le mot « mesures », ajouter les mots : « de création, » ; à la fin de la phrase, supprimer : « En Île-de-France ».

M. Daniel Goldberg. Cela ne lève pas la préoccupation concernant les CPER.

M. Pierre Gosnat. Le « financement indépendant » peut avoir pour conséquence de siphonner tout le reste. Autant l'article 9 ouvre certaines pistes pour financer le nouveau réseau, autant cette rédaction ne fournit aucune garantie quant à la pérennité des autres financements.

M. le président Christian Jacob. Je propose à M. Grouard de présenter sa rectification sous forme d'amendement en séance publique.

M. le secrétaire d'État. Nous sommes favorables au principe d'un financement indépendant. La réalisation du nouveau métro automatique à grande capacité doit se faire en préservant le financement des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux en Île-de-France. Ceci est clair et figurera au compte rendu de cette séance.

Les modalités de ce financement ne sont pas l'objet de cette loi mais je souhaite éclairer la commission sur ce point. L'investissement est évalué à 21 milliards d'euros. Il comprend les gares, sachant toutefois que la question se posera différemment lorsqu'il s'agira de gares d'interconnexion. Le mécanisme acté par le Gouvernement est celui qui fut utilisé pour la construction du métropolitain de Paris : à la fois une dotation en capital et un emprunt souscrit sur une quarantaine d'années. L'objectif est de réaliser le réseau dans les treize ans

qui viennent, et c'est bien pourquoi ce projet de loi vise à raccourcir les procédures.

Une fois le réseau achevé, la Société du Grand Paris – où l'État sera majoritaire – en transmettra l'exploitation à l'autorité organisatrice des transports, qui est aujourd'hui le STIF, mais en conservera la propriété jusqu'au terme du remboursement de l'emprunt.

Nous avons choisi comme stratégie d'utiliser tout ou partie de la valorisation foncière des territoires créés autour des gares pour contribuer à ce remboursement.

Il est également dans notre intention que les recettes actuelles du STIF, qui lui permettent de mener sa politique de création d'infrastructures, ne soient pas altérées ou ponctionnées par les dépenses nécessaires au remboursement de l'emprunt garanti par l'État. Les discussions sont en cours mais la position du Premier ministre est très claire sur ce point : nous devons flécher les ressources nouvelles sans hypothéquer les ressources normales du STIF.

Pour ce qui est des craintes formulées au sujet d'un éventuel désinvestissement de l'État dans les contrats de projets, je vous renvoie aux propos du Président de la République, qui a déclaré le 29 avril dernier que l'État respecterait ses engagements au titre du CPER. Il ne saurait y avoir la moindre ambiguïté.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements CD 147 et CD 23.

Puis elle adopte l'amendement CD 25 du président Christian Jacob et du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 254 de Mme Annick Lepetit, tendant à prévoir la remise au Parlement d'un rapport sur l'exécution des engagements financiers de l'État pour la réalisation du plan de mobilisation des transports en Île-de-France.

M. Daniel Goldberg. Le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France fait l'unanimité. La région et l'ensemble des conseils généraux l'ont adopté. Aujourd'hui se pose la question de son financement par l'État. Lorsqu'il est affirmé que l'État tiendra ses engagements au titre du CPER, c'est sans doute au CPER actuel que l'on se réfère. Or le plan de mobilisation dépasse ce cadre : il est nécessaire que l'État s'engage également pour les CPER à venir.

M. le rapporteur. Il n'y a pas aujourd'hui d'ambiguïté. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 255 de Mme Annick Lepetit, tendant à supprimer l'alinéa 2 de l'article 2 de l'article.

M. Daniel Goldberg. Par qui, comment et dans quel objectif le schéma d'ensemble des infrastructures est-il établi ? En outre, le texte vise-t-il uniquement la double boucle ou un ensemble plus large ?

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'amendement CD 41 va répondre à la question.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 41 du rapporteur et de l'amendement CD 47 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'amendement du rapporteur, qui réécrit l'alinéa 2, précise que c'est la Société du Grand Paris qui établira le schéma d'ensemble, ce qui apporte une réponse aux questions que nous nous posons.

Cela dit, la Société du Grand Paris, c'est l'État. Quelle sera dès lors la marge de manœuvre quant aux objectifs fixés par l'amendement (niveau de service, tracé et position des gares prévisionnels), sachant que le grand débat national n'atteindra peut-être pas ce niveau de détail ?

Pour nous, la clé, c'est la composition de la Société du Grand Paris. En particulier, comment les communes et territoires impactés par le dispositif seront-ils représentés ? Comment parvenir à une coproduction de ce schéma d'ensemble ?

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. L'amendement CD 47 va dans le sens de celui du rapporteur, en ajoutant que la Société du Grand Paris établit le schéma d'ensemble « dans les conditions prévues à l'article 3 ».

M. le président Christian Jacob. Pourriez-vous retravailler ensemble cette précision et présenter un amendement commun en séance publique ?

L'amendement CD 47 est retiré.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. En l'état, le groupe SRC s'abstient.

La Commission adopte l'amendement CD 41.

En conséquence, les amendements CD 258 et CD 257 de Mme Annick Lepetit tombent.

La Commission est saisie de l'amendement CD 24 de M. Christian Jacob.

M. le président Christian Jacob. Le schéma doit tendre tout particulièrement à la bonne articulation avec les autres réseaux de transport public du Grand Paris. Il doit rendre compte de l'offre de transport public

complémentaire du nouveau réseau, ce qui permettra de mesurer l'attractivité supplémentaire. Tel est le sens de cet amendement

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 15 du même auteur.

M. le président Christian Jacob. L'amendement précise que le schéma « est établi en concertation avec le Syndicat des transports d'Île-de-France ». Réflexion faite, je préférerais la rédaction suivante : « Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France. » Cela permettrait de donner un cadre temporel à la procédure.

M. Daniel Goldberg. Mieux vaudrait écrire : « Il est établi en concertation et après avis conforme du Syndicat des transports d'Île-de-France ».

M. le rapporteur. Avis favorable à la rédaction de M. Jacob.

M. François Pupponi. Le sujet est d'importance : nous parlons d'une infrastructure exigeant au moins 20 milliards d'euros d'investissement et qui va durablement modifier le transport en Île-de-France. Comment peut-on en confier l'exploitation et l'entretien au STIF sans que celui-ci ait son mot à dire ? Vous rendez-vous compte de l'obligation que vous faites peser sur lui ? Parler de simple concertation n'était déjà pas satisfaisant. Si vous écrivez « consultation », cela signifie que l'on se contente de demander un avis, sans se soucier de la réponse. Si le STIF n'est pas impliqué du début à la fin, si la Société du Grand Paris ne travaille pas en coordination avec lui, nous courrons à l'échec.

M. le président Christian Jacob. C'est bien pourquoi je propose cet amendement.

La Commission adopte l'amendement CD 15 rectifié.

Elle examine ensuite l'amendement CD 260 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Le schéma d'ensemble des infrastructures doit s'articuler avec les projets structurants qui relient les grands pôles de l'agglomération comme Arc express, le prolongement de la ligne 14 vers le nord ou celui d'Éole à l'ouest.

M. le rapporteur. Le schéma d'ensemble, qui sera soumis en son temps à la Commission nationale du débat public, concerne le Grand Paris. Le reste est de la compétence du STIF. Avis défavorable, donc.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 261 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Le schéma d'ensemble doit également préciser les conditions de mise en œuvre des conclusions du rapport de Gilles Carrez sur le financement du projet de transport Grand Paris. Cet amendement tient compte de nos discussions sur le financement du projet et sur son articulation avec le réseau existant et les projets en cours.

M. le rapporteur. Mme Lepetit semble porter un amour immodéré à notre ami Gilles Carrez, puisqu'elle rappelle dans chaque amendement le travail important qu'il a réalisé. Elle ne manquera donc pas de voter, le moment venu, l'excellent amendement que nous avons rédigé ensemble, lui et moi.

Cela étant, même si le rapport de M. Carrez est très intéressant, il s'agit d'un document de travail dénué de statut juridique. Il n'y a donc pas lieu d'y faire référence dans le projet de loi. En conséquence, avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 337 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Le projet de métro automatique étant présenté comme d'intérêt national, la moindre des choses est que les élus et les populations des huit départements de la région Île-de-France soient associés à l'élaboration du schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris.

M. le rapporteur. Avis défavorable. C'est à l'issue du débat public que nous connaissons le périmètre et le tracé du projet. En outre, il s'agit bien d'un projet d'intérêt national, et non régional ou local.

M. François Pupponi. Tous les départements franciliens sont concernés par le passage de ce nouveau métro. On ne peut pas interpréter autrement le texte de l'article 1^{er}, d'autant que, si j'ai bien compris, tous les départements participeront à la Société du Grand Paris et, éventuellement, à son financement. Il est inacceptable qu'un département soit mis à l'écart du projet, comme c'est le cas actuellement.

M. le président Christian Jacob. Je ne suis pas sûr que le département soit la meilleure unité géographique à prendre en compte. Mieux vaut raisonner en termes de bassin de vie, de pôles urbains, ou de maillage par interconnexion avec le réseau existant.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 42 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est la conséquence de la réécriture partielle de l'alinéa 2.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD 340 de Mme Annick Lepetit, CD 144 de M. Claude Bodin et CD 139 de M. Gérard Gaudron n'ont plus d'objet.

La Commission en vient à l'amendement CD 262 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous avons déposé une série d'amendements tendant à réintroduire le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dans le projet de loi, ce qui rendrait inutiles les projets d'intérêt général (PIG).

M. Daniel Goldberg. Pour l'instant, le seul document d'aménagement et d'urbanisme valable pour l'Île-de-France est le schéma directeur de la région adopté par l'État en 1994. Or celui-ci n'avait été soutenu ni par la région et son président d'alors, Michel Giraud, ni par aucun département d'Île-de-France. En outre, il apparaît aujourd'hui quelque peu obsolète. La question qui se pose et donc celle de savoir si l'État considère le nouveau projet de SDRIF, dont la procédure d'adoption est proche de son terme, comme le document référent, adapté à la période en cours. Si ce schéma n'est pas adopté définitivement par l'État, les élus et la population de la région seraient privés de ce qui constitue pourtant, depuis des dizaines d'années, le document de droit commun en matière d'urbanisme. Nous sommes en effet dans une situation inhabituelle au regard de nos procédures démocratiques : le projet de révision du SDRIF est comme suspendu, puisque l'État ne l'a ni approuvé, ni rejeté. Je souhaite avoir une réponse du rapporteur et du secrétaire d'État sur ce sujet car, quel que soit le devenir du projet de loi, le schéma directeur va manquer aux Franciliens.

M. Christophe Caresche. D'un point de vue formel, il me semble qu'un simple décret suffit pour décider qu'un projet est d'utilité publique ou d'intérêt général. Dès lors, la disposition que nous souhaitons supprimer n'est pas de nature législative.

M. le rapporteur. Comme le SDAU de 2004 n'a pas été transmis au Conseil d'État, sur le plan juridique c'est le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1994 qui s'applique. Un document aussi ancien a besoin d'être adapté pour être d'actualité. Un accord avait été trouvé, juste avant les vacances, entre l'État et la région : malheureusement, pour des raisons politiques, le président Jean-Paul Huchon n'a pas souhaité transmettre le protocole d'accord devant le conseil régional. Malgré cela, nous espérons tous qu'un nouveau schéma directeur sera rapidement adopté.

Quant à l'amendement, j'y suis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Il est vrai que le document actuellement en vigueur date de 1994 et que sur beaucoup de points, il n'est plus pertinent. Le conseil régional a donc travaillé pendant quatre ans à réviser le SDRIF. La procédure prévoit que son projet soit transmis au Gouvernement, puis, si ce

dernier émet un avis favorable, au Conseil d'État, avant de prendre une valeur normative.

Après son élection, le Président Sarkozy a fait savoir à deux reprises au président du conseil régional que le projet de révision du schéma directeur manquait d'ambition et ne correspondait pas à l'idée qu'il se faisait du rôle que l'Île-de-France doit jouer dans le monde d'aujourd'hui. Personne ne pouvait récuser une telle volonté, d'autant que, en vertu de la loi, le schéma directeur doit être réalisé « en association » avec l'État. Aux yeux du Président de la République, le fait que le préfet de région ait participé aux travaux n'était à cet égard pas suffisant. Il a donc décidé de créer un secrétariat d'État pour le développement de la région capitale – ce qui est, j'en conviens, inhabituel – et m'a demandé de reprendre la réflexion en cours et de faire des propositions. Par la suite, le président de la région a mis aux voix le projet de schéma directeur – ce qui était légitime, mais aussi en contradiction avec l'esprit de la loi – et, le 25 septembre 2008, le conseil régional a adopté le document.

L'État n'avait pas transmis le schéma directeur au Conseil d'État lorsque le 29 avril dernier, le Président de la République a présenté le projet du Grand Paris. Toutefois, à ce moment, les points de convergence apparaissaient suffisants pour qu'un accord puisse être trouvé. À la demande du Président, un groupe de travail a été constitué en ce sens, comprenant notamment le préfet de région, le président du conseil régional et moi-même. Un protocole d'accord a finalement été signé fin juillet, précisant certains axes stratégiques et prévoyant la procédure suivante : le conseil régional approuverait le protocole d'accord lors de sa première séance de la rentrée, moyennant quoi le Gouvernement transmettrait au Conseil d'État le document voté un an plus tôt ainsi que le protocole d'accord lui-même. Dans l'immédiat, une mise en révision du STIF était décidée pour permettre que les points de convergence exprimés dans le protocole d'accord puissent s'appliquer.

Mme Annick Lepetit. Vous avez fait un lapsus : vous vouliez parler du SDRIF...

M. le secrétaire d'État. Pas du tout : lorsque l'on parle du STIF, on parle souvent du SDRIF !

Mme Annick Lepetit. Ce n'est pourtant pas la même chose !

M. le secrétaire d'État. Je le sais bien. Quoi qu'il en soit, la question n'a pas été présentée devant le conseil régional. Les dispositions arrêtées en juillet n'étant pas appliquées, l'État a considéré qu'il n'y avait pas lieu de transmettre au Conseil d'État le projet de schéma directeur adopté en septembre 2008.

Même si je pense que personne, dans les trois ou quatre mois qui viennent, ne devrait se hâter de reprendre contact avec l'État sur ce sujet, notre porte reste ouverte pour une reprise des discussions sur la base du document adopté en juillet.

Il n'est pas bon, en effet, pour les citoyens de cette région de ne pas pouvoir disposer d'un document de référence tel que le SDRIF.

M. Christophe Caresche. Que le SDRIF soit ou non révisé, le problème se posera de la compatibilité entre ce document et le projet du Grand Paris. Si vous refusez de le régler dans ce projet de loi, vous risquez une multiplication des contentieux, notamment en ce qui concerne les contrats territoriaux.

Par ailleurs, je constate que de nombreuses dispositions du projet de loi ne sont pas d'ordre législatif – certaines, d'ailleurs, ne sont même pas normatives. C'est notamment le cas ici, puisque les PIG relèvent d'un arrêté préfectoral. L'alinéa 4 me semble donc inutile.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 263 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il semble que l'État n'ait pas abandonné le projet CDG express, sur lequel l'Atelier parisien d'urbanisme a été mandaté afin de réaliser une étude. Alors que, de son côté, la Ville de Paris s'est prononcée en faveur de l'enfouissement de la ligne, le préfet Canepa a annoncé son intention de réunir les différents protagonistes de ce dossier. J'ai par ailleurs cru comprendre que Veolia était toujours candidat. Dans ces conditions, il paraît logique que le schéma d'ensemble précise les conditions dans lesquelles l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est relié à Paris.

M. Yanick Paternotte. Il est nécessaire de dissocier la question relative à CDG express de celle du Grand Paris. De toute façon, en tant que député de Roissy-en-France, j'ai toujours été farouchement opposé à ce projet, qui relève du parisianisme le plus exacerbé. D'abord, son coût – entre 6 et 7 milliards d'euros – est extravagant au regard de ce que nous allons devoir dépenser pour construire le métro automatique. Ensuite, il existe déjà une infrastructure permettant d'assurer une liaison express avec l'aéroport, à condition de débrancher le Thalys de la Gare du Nord. Cela ne coûterait rien : il suffirait de trouver le matériel et les sillons. Arrêtons de fantasmer sur CDG express, qui est une insulte faite aux habitants du Val d'Oise.

M. Daniel Goldberg. Ce n'est pas ce que pense le préfet Canepa !

M. Yanick Paternotte. Peu importe, nous sommes dans un système démocratique. Cessez de tout attendre de l'État : les élus ont leur mot à dire ! Je dis ce que je pense : le projet CDG express est mort-né.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement, qui est partiellement satisfait par le premier alinéa de l'article. En outre, pourquoi se préoccuper de Roissy plutôt que d'Orly ? En tout état de cause, la décision dépendra du débat public.

M. Daniel Goldberg. Je prends acte de la déclaration de M. Paternotte. Mais nous aimerions savoir si le projet CDG sera soumis au débat public organisé autour du métro automatique.

M. le rapporteur. Le projet Charles-de-Gaulle Express n'est pas le sujet de ce texte ! Pour le reste, la Commission nationale du débat public tranchera.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 2 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 2

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

Votre Rapporteur a cosigné un amendement du Président de la commission saisie au fond visant à insérer, après l'article 2, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi répond aux prescriptions de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui visent à encourager le développement des déplacements urbains multimodaux, en particulier pour ce qui concerne la conception des gares et de leurs parcs de stationnement de véhicules individuels. »

L'objectif premier de cet ajout est de rappeler que le projet du Grand Paris va s'inscrire dans le cadre d'exigence environnementale tracé par les textes de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il doit par conséquent se décliner en projets d'aménagement durables respectueux des territoires dans lesquels il se coule.

Au cours des auditions, plusieurs interlocuteurs ont insisté sur la dimension structurante du projet de double boucle et sur sa contribution à la restauration de paysages urbains dans certaines zones dégradées, où il participera au premier chef de la reconquête de l'espace collectif.

S'agissant des déplacements urbains individuels – trajets domicile-travail essentiellement –, les auteurs de l'amendement ont souhaité insister sur l'enjeu qui s'attache à une bonne conception des gares du nouveau réseau.

Nombre de Franciliens sont en effet contraints de prendre leur voiture personnelle pour rejoindre la gare la plus proche. Il importe qu'ils ne soient pas dissuadés de le faire par des conditions de stationnement difficiles – parkings chers, éloignés, trop petits, mal équipés, insécurisants pour les personnes comme pour les biens laissés en garde... – qui pourraient les inciter à utiliser leur véhicule

individuel jusqu'à destination, au détriment de la fluidité des axes routiers et de la qualité de l'air.

Les gares du nouveau réseau devront en outre tendre à s'équiper de toutes les commodités liées aux modes de déplacement d'avenir tels que des bornes de rechargement de véhicules électriques, des stations de vélos et d'automobiles – y compris électriques – en libre-service, des espaces dédiés à l'auto-partage, etc.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 43 de M. Christian Jacob, portant article additionnel après l'article 2.

M. le président Christian Jacob. Cet amendement tend à favoriser les déplacements multimodaux, notamment pour ce qui concerne les gares et leurs parcs de stationnement.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il vise surtout à se donner bonne conscience, dans la mesure où le projet de loi provoquera un étalement urbain important, en contradiction avec les dispositions de la loi « Grenelle 1 » !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Créer des places de stationnement, est-ce vraiment aller dans le sens du Grenelle de l'environnement ?

Plutôt que de décrire le futur grand réseau de transport, il eût été préférable de définir la manière dont l'ensemble des territoires en bénéficieraient. Les transporteurs collectifs auraient ainsi été incités à revoir leurs itinéraires dans le cadre d'une stratégie globale, qui vise à drainer, par des moyens de transport souples et faciles, comme le bus ou le cabotage, le plus grand nombre de voyageurs vers les pôles du futur grand réseau. Je ne suis pas certain que la création de grands parkings entre dans cette stratégie.

D'ailleurs, durant ces quinze dernières années, la politique du STIF a consisté à supprimer les parkings de la petite couronne, suivant en cela les préconisations de l'État, qui, notamment dans ses commentaires des plans locaux d'urbanisme et des plans locaux de déplacements, concevait les parcs de stationnement comme des pôles d'attraction. On disait à l'époque qu'un zonage était d'autant plus réussi que les gens ne se rapprochaient pas du centre pour stationner avec leur véhicule !

M. Yanick Paternotte. J'eusse aimé cosigner cet amendement, qui prolonge les auditions auxquelles nous avons procédé. En grande couronne, les déplacements de travail s'effectuent, pour les trois quarts, en véhicules légers. Il faut donc bien se rabattre sur des parkings d'intérêt régional, qui, pour l'heure, ne disposent pas nécessairement de financements pérennes. C'est une bonne chose que d'en rappeler le besoin.

M. le président Christian Jacob. Il s'agit en effet de faciliter l'accès aux transports en commun, dans le cadre de déplacements multimodaux.

Mme Annick Lepetit. Sur le fond, nous sommes d'accord ; ce que nous contestons, c'est l'inclusion de cette disposition dans le projet de loi.

Si M. le secrétaire d'État nous a confirmé lors de son audition la création d'une quarantaine de gares, pour l'heure, nous ne disposons d'aucune garantie. La seule certitude que nous ayons a trait aux pôles de compétitivité – et encore, ce n'est pas inscrit dans le projet de loi, mais dans l'étude d'impact. Par ailleurs, les futures gares se trouveront sur le tracé de la double boucle, c'est-à-dire qu'elles ne concerneront que les pôles de compétence économique : rien ne dit qu'elles serviront aux déplacements quotidiens des Franciliens.

M. Didier Gonzales. Je souscris totalement à l'amendement du président Jacob : rendre les futures gares du réseau de transport compatibles avec le Grenelle de l'environnement me semble frappé au coin du bon sens !

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Article 3

Participation du public et des collectivités territoriales

L'article 3 constitue l'une des pierres angulaires du projet de loi. Il affiche clairement l'ambition du Gouvernement d'associer le plus largement possible, dans le cadre d'un débat public, les différents acteurs concernés par l'aménagement du Grand Paris. A cet effet, il instaure une procédure particulière de consultation du public, tout en garantissant le respect des normes constitutionnelles encadrant le droit pour les citoyens de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

L'intervention du législateur est indispensable dans la mesure où il est seul à avoir compétence pour déterminer les conditions et les modalités du droit de participation du public. Votre rapporteur vous proposera d'ailleurs de modifier le texte du projet de loi de manière d'une part, comme le proposait également la commission des lois de donner la main à la Commission nationale du débat public et à faire en sorte que le Parlement assure un suivi de la procédure particulière de concertation instituée par cet article.

Aux termes de la convention d'Aarhus, adoptée dans le cadre de la Commission économique des Nations Unies et transposée dans le droit national, « *la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence* ». L'organisation de ce type de consultation est normalement confiée à la Commission nationale du débat public (créée par la loi

n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement), dont la composition et le fonctionnement sont définis aux articles L.121-1 à L.121-7 du code de l'environnement. Elle a pour mission principale de « *veiller au respect de la participation du public dans l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national* », dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante dont les emplois et les crédits de fonctionnement sont imputés sur une action spécifique du programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables » de la mission écologie, développement et aménagement durables (action 25 du programme 217). Elle organise des débats publics et mène une activité de conseil auprès des maîtres d'ouvrage et des autorités publiques. Elle veille en outre au respect des bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux. La CNDP ne pouvant « s'autosaisir », son activité dépend entièrement de l'initiative des maîtres d'ouvrage ou des autres autorités qui peuvent la saisir (Gouvernement, parlementaires).

Les crédits de fonctionnement (titre 3) qui lui sont affectés pour 2010 dans le projet de loi de finances s'élèvent à 796 251 euros en AE et en CP, et sont constants en euros courants depuis 2008. Son activité a été particulièrement chargée depuis le début de l'année 2009 qui a vu l'ouverture d'un nombre important de débats publics. La poursuite de ces débats en 2010 paraît peu compatible avec l'organisation dans sa totalité d'un nouveau débat public de l'ampleur de celui relatif au Grand Paris, peut-être serait-il opportun de lui confier la responsabilité de la conduite du débat, tout en confiant, comme le prévoit le projet de loi, la constitution du dossier à la « Société du Grand Paris ».

Le respect de la procédure du débat public, telle qu'elle résulte des articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement, induit des délais constatés correspondant globalement à 21 mois : 2 mois d'examen de la saisine par la CNDP par le maître d'ouvrage, environ 8 mois pour la complétude du dossier et l'organisation en amont du débat, 4 mois pour la consultation du public, 2 mois entre la fin de la consultation et la publication du bilan, 2 mois pour permettre la mise en forme de la décision du maître d'ouvrage. Toutefois, si des délais plus courts (environ 14 mois) ont été constatés pour les deux derniers débats publics relatifs à des infrastructures de transports intéressant l'Île de France (« Charles de Gaulle express » et extension du tramway T3 entre la Porte de Bercy et la Porte de la Chapelle), force est de reconnaître que ces projets importants étaient tout de même d'une dimension beaucoup plus modeste que celle envisagée pour l'opération « Grand Paris ».

La procédure définit par l'article 3 induirait des délais d'une durée approximativement égale à 9,5 mois.

Enfin, il convient de noter que les procédures en vigueur ne prévoient pas de consultations des collectivités territoriales.

La spécificité du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, ses objectifs ambitieux, la volonté d'associer au débat les collectivités territoriales ont conduit le Gouvernement à envisager de mettre en œuvre une procédure de consultation dérogatoire au droit commun dont l'article 3 dessine les contours.

Le **paragraphe I** réaffirme la participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma, tout en prévoyant que la procédure suivie sera dérogatoire aux articles L.121-8 à L.121-15 du code de l'environnement. **Il convient de rappeler que cet article comme l'ensemble des articles du projet de loi faisant référence au schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris s'applique au seul réseau de transport par métro automatique et non pas aux infrastructures existantes.**

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

Enfin, il est indiqué que la charge matérielle et financière de la consultation sera supportée par l'établissement public, ce qui suppose que la « Société du Grand Paris », maître d'ouvrage du projet, en assurera non seulement la responsabilité de l'élaboration et la constitution du dossier de la consultation, mais aussi, pour partie, la conduite et l'analyse de cette même consultation.

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

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

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

Le **paragraphe III** constitue une novation particulièrement intéressante puisqu'il consacre le principe de consultation des collectivités territoriales et des

établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement.

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

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

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

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

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

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

Le **paragraphe V** reprend pour l'essentiel les dispositions existantes des articles L.121-11 et L.121-13 du code de l'environnement. Il convient de noter que, afin d'accélérer la procédure, le texte du projet de loi ne prévoit pas, contrairement aux dispositions de l'article L.121-12 de ce code, la possibilité de relancer ultérieurement la consultation.

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

Le treizième alinéa de l'article a pour objet de réduire de un mois (trois mois à l'article L.121-13 du code de l'environnement, deux mois dans le texte du projet de loi) le délai séparant la publication du bilan de la consultation de celle de l'acte tirant les conséquences de la consultation et les conditions dans lesquelles le

projet sera mis en oeuvre. La responsabilité de l'acte et de sa publication incombera à l'établissement public « Société du Grand Paris ».

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

L'article R.121-2 du code de l'environnement fixe la liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8. Elle figure dans le tableau ci-après :

Catégories d'opérations visées à l'article L. 121-8	Seuils et critères visés à l'article L. 121-8-I	Seuils et critères visés à l'article L. 121-8-II
1. a) Créations d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 × 2 voies à chaussées séparées ;	Coût du projet supérieur à 300 M€ ou longueur du projet supérieur à 40 km.	Coût du projet supérieur à 150 M€ ou longueur du projet supérieure à 20 km.
b) Elargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 × 2 voies ou plus à chaussées séparées ;		
c) Création de lignes ferroviaires ;		
d) Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants.		
2. Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes.	Aérodrome de catégorie A et coût du projet supérieur à 100 M€.	Aérodrome de catégorie A et coût du projet supérieur à 35 M€.
3. Création ou extension d'infrastructures portuaires.	Coût du projet supérieur à 150 M€ ou superficie du projet supérieure à 200 ha.	Coût du projet supérieur à 75 M€ ou superficie du projet supérieure à 100 ha.
4. Création de lignes électriques.	Lignes de tension supérieure ou égale à 400 kV et d'une longueur supérieure à 10 km.	Lignes de tension supérieure ou égale à 200 kV et d'une longueur aérienne supérieure à 15 km.
5. Création de gazoducs.	Gazoducs de diamètre supérieur ou égal à 600 mm et de longueur supérieure à 200 km.	Gazoducs de diamètre supérieur ou égal à 600 mm et de longueur supérieure à 100 km.
6. Création d'oléoducs.	Oléoducs de diamètre supérieur ou égal à 500 mm et de longueur supérieure à 200 km.	Oléoducs de diamètre supérieur ou égal à 500 mm et de longueur supérieure à 100 km.
7. Création d'une installation nucléaire de base.	Nouveau site de production nucléaire - Nouveau site hors production électro-nucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 300 M€.	Nouveau site de production nucléaire - Nouveau site hors production électro-nucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 150 M€.
8. Création de barrages hydroélectriques ou de	Volume supérieur à 20 millions de mètres cubes.	Volume supérieur à 10 millions de mètres cubes.

Catégories d'opérations visées à l'article L. 121-8	Seuils et critères visés à l'article L. 121-8-I	Seuils et critères visés à l'article L. 121-8-II
barrages-réservoirse.		
9. Transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables).	Débit supérieur ou égal à un mètre cube par seconde.	Débit supérieur ou égal à un demi-mètre cube par seconde.
10. Équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques.	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€.	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 150 M€.
11. Équipements industriels.	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€.	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 150 M€.

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

Le **paragraphe VII** renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les modalités d'application de cette procédure particulière, qui devraient largement s'inspirer des dispositions réglementaires régissant la consultation du public figurant dans le code de l'environnement.

Le **paragraphe VIII** vise à garantir la réalisation de l'opération décrite dans l'acte visé au V contre tout recours contentieux abusif. Il reprend, en les transposant, les dispositions de l'article L.121-14 du code de l'environnement.

Enfin, le **paragraphe IX** vise à modifier l'article L.121-2 du code de l'urbanisme qui prévoit les exceptions à la saisine de la CNDP, en y introduisant le principe énoncé au deuxième alinéa du présent article du projet de loi.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 264 de Mme Annick Lepetit, tendant à supprimer l'article 3.

Mme Annick Lepetit. Pour organiser la consultation du public, l'article 3 met en place une procédure dérogatoire à la procédure classique, à laquelle les élus sont habitués et qui, de surcroît, fait appel à la Commission nationale du débat public. Or rien ne le justifie ! D'ailleurs, je crois savoir que le rapporteur est favorable à l'intervention de la CNDP.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. À travers cet amendement, nous contestons la méthode retenue par le secrétaire d'État. Il y a urgence, dit-il, et il faut donc aller vite. Or, pour répondre aux problèmes immédiats de nos concitoyens, il existe déjà le plan de mobilisation pour les transports. Sans doute y a-t-il urgence à développer les potentialités économiques du territoire francilien ;

toutefois, l'urgence justifie-t-elle que l'on se prive des instruments du débat public ? Nous ne le pensons pas.

Non seulement il n'est pas bon que les Français, les Françaises et les collectivités territoriales concernés soient écartés, mais il sera difficile d'éviter les contentieux administratifs. Cela fait des années que notre assemblée s'évertue à empêcher les abus de procédure. Si vous croyez qu'avec ce type de pratiques vous éviterez les contentieux interminables, vous vous trompez ! La meilleure méthode, c'est l'information !

Voilà pourquoi nous estimons que la technique retenue n'est pas la bonne : il vaut mieux rester dans le cadre traditionnel du grand débat public. Avec l'article 3, vous prenez un risque inconsidéré !

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement.*

La Commission en vient ensuite à l'amendement CD 48 du rapporteur pour avis de la Commission des lois, tendant à récrire l'article 3.

Cet amendement fait l'objet de plusieurs sous-amendements : CD 107, CD 108, CD 118 rectifié, CD 109, CD 106 rectifié, CD 110, CD 111, CD 112 rectifié, CD 113, CD 114 et CD 115 du rapporteur, et CD 362 à CD 371 de Mme Annick Lepetit.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement tend à récrire l'article 3, et ce pour cinq raisons.

Premièrement, il vaut mieux confier le soin d'organiser le débat public à la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante qui dispose, en la matière, d'une expérience incomparable et d'une forte crédibilité, plutôt qu'au préfet de région, à la fois juge et partie.

Deuxièmement, il convient de mieux distinguer les différentes étapes de constitution du dossier, destiné au public, qui présente le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Troisièmement, il convient de préciser les modalités de transmission de ce dossier et celles du contrôle par la CNDP de son caractère complet.

Quatrièmement, nous souhaitons confier au président du tribunal administratif territorialement compétent la responsabilité de désigner le commissaire-enquêteur, par analogie avec la procédure de droit commun.

Enfin, cet amendement vise à clarifier la procédure permettant, à l'issue de la consultation du public, d'aboutir au schéma d'ensemble final, de manière à prévenir d'éventuels contentieux, sans laisser planer le doute sur d'éventuelles modifications ultérieures.

M. le rapporteur. Vous avez raison, madame Lepetit : je souhaite que la CNDP soit réintroduite dans le projet de loi, et je remercie la Commission des lois d'avoir adopté un amendement en ce sens.

Le sous-amendement CD 107 tend à rappeler les engagements du Grenelle de l'environnement.

Le sous-amendement CD 108 a pour objet de confier l'organisation du débat public à la CNDP, dont, en conséquence, le sous-amendement CD 118 rectifié tend à renforcer les moyens humains.

Le sous-amendement CD 109, d'ordre rédactionnel, tend à substituer aux mots « le coût estimatif » les mots « l'estimation du coût ».

Le sous-amendement CD 106 rectifié vise à mettre en place une parfaite information du Parlement, afin que celui-ci puisse exercer son pouvoir de contrôle.

Le sous-amendement CD 110 tire les conséquences du transfert de l'organisation du débat public à la CNDP et vise à associer le STIF à la consultation entourant la réalisation du schéma directeur.

Le sous-amendement CD 111 tend à aligner le délai donné aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale pour faire part de leurs observations sur celui accordé au public.

Le sous-amendement CD 112 rectifié vise à reprendre la terminologie employée au septième alinéa du nouveau texte, en remplaçant le mot « consultés » par le mot « concernés ».

Le sous-amendement CD 113 tend à associer le Parlement au suivi de la mise en œuvre de la loi.

Le sous-amendement CD 114, rédactionnel, propose de remplacer le mot « programme » par les mots « schéma d'ensemble ».

Enfin, le sous-amendement CD 115 vise faire en sorte que le Parlement soit informé des différents stades de l'évolution du débat public et de la façon dont les observations du public, des collectivités territoriales et des établissements publics consultés ont été prises en compte. Je rappelle que la procédure comporte trois étapes : premièrement, le président du conseil de surveillance présente le dossier ; deuxièmement, le président de la CNDP présente le bilan du débat ; troisièmement, le président du conseil de surveillance rend compte de la façon dont le débat a été pris en compte dans la décision.

Mme Annick Lepetit. Notre but commun est de confier à la CNDP la conduite de la concertation publique. Toutefois, l'amendement de la Commission des lois et les sous-amendements du rapporteur Yves Albarello imposent

énormément de contraintes à la CNDP, ce qui nuit à ce projet. Nous avons donc déposé plusieurs sous-amendements

Le sous-amendement CD 362 vise à associer le STIF à la consultation sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le sous-amendement CD 363 tend à confier la conduite du débat public à la seule CNDP. Nous reprochons en effet à l'amendement de M. Bénisti de ne pas modifier l'esprit de l'article 3, qui prévoit que le débat public se fait sous l'égide de la Société du Grand Paris, à la fois juge et partie.

Les sous-amendements CD 364 et CD 365 chargent le préfet de région, et non la Société du Grand Paris, d'établir le dossier destiné au public et de tirer les conséquences de la consultation.

Le sous-amendement CD 366 porte la durée de la procédure de consultation de quatre à six mois, ce qui paraît nécessaire pour une opération d'une aussi grande ampleur. Je précise que nous aurions préféré que, comme c'est l'usage, la CNDP dispose d'une totale liberté pour conduire le débat, ce qui ne saurait être une perte de temps !

Le sous-amendement CD 367 vise, au septième alinéa du nouveau texte, à substituer au mot : « concernés », les mots « d'Île-de-France ». En effet, notre collègue propose, comme dans le projet de loi, que seules les collectivités concernées soient incluses dans le débat public, alors que nous souhaitons inclure les collectivités et les départements d'Île-de-France. Le projet de loi doit être plus souple.

Le sous-amendement CD 368 est, quant à lui, retiré car il est satisfait.

L'amendement CD 368 est retiré.

Mme Annick Lepetit. Le sous-amendement CD 369 vise à supprimer le dixième alinéa du nouveau texte parce qu'il nous semble inconcevable de fixer un temps de parole pour les élus : en effet, la CNDP ne précise pas que tel ou tel élu doit prendre la parole plus que tel ou tel magistrat.

Le sous-amendement CD 370 tend à supprimer le seizième alinéa du fait qu'une loi ne saurait empêcher un recours en exception d'illégalité.

Enfin, le sous-amendement CD 371 vise à substituer, au sixième alinéa, aux mots « un mois » les mots « trois mois », ce qui permettrait, sans allonger les délais, de soumettre en amont le dossier à l'avis des collectivités locales.

J'espère que certains de ces sous-amendements sont en phase avec ceux du rapporteur. Je tiens à ajouter que l'esprit de l'amendement de Jacques Alain Bénisti, que contredit précisément dans le texte de loi l'inscription des contraintes du débat public, rejoint nos préoccupations.

M. Christophe Caresche. Cette consultation conditionnant la suite des événements, elle doit être organisée dans les meilleures conditions possible, d'autant que le projet de loi ne laisse pas de soulever des questions. Le dispositif qui nous était présenté par le Gouvernement n'était pas satisfaisant du fait que la Société du Grand Paris était juge et partie et qu'aucune autorité indépendante ne garantissait les modalités de la consultation ; l'amendement de M. Bénisti va dans le bon sens puisqu'il revient à une conception plus proche du droit commun, en réintroduisant la Commission nationale du débat public.

Les sous-amendements du rapporteur sont intéressants : pourquoi la commission parlementaire ne suivrait-elle pas la consultation ? C'est une bonne idée. Je suis également favorable au renforcement des moyens de la CNDP.

Monsieur Bénisti, vous êtes manifestement entré en contact avec le président de la Commission nationale du débat public. Est-il d'accord avec le dispositif que vous présentez ? Par ailleurs, si je conçois que le Gouvernement veuille aller vite, il n'en reste pas moins que l'organisation d'une telle consultation demande du temps. Le président de la CNDP est-il satisfait des délais prévus dans le projet de loi ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je tiens à revenir sur le VII de l'amendement, qui prévoit qu'« aucune irrégularité au regard des dispositions des I à V » de l'article 3 « ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux. J'appelle votre attention sur le fait que l'interprétation constitutionnelle est stricte et que la loi Perben a été sanctionnée à cet égard : aussi le soin a-t-il été laissé aux juridictions, y compris à la Cour de cassation, de décider ce qui pouvait ou ne pouvait pas être invoqué. Je ne connais aucune jurisprudence du Conseil d'État en la matière. La loi peut-elle prévoir une « purge » des contentieux ?

M. Daniel Goldberg. L'amendement de M. Bénisti va effectivement dans le bon sens. Toutefois, il maintient le calendrier prévu dans le projet de loi. Un mois avant le début de la consultation du public, le dossier est rendu public non plus, dans l'amendement, par la Société du Grand Paris, mais par la CNDP. Les collectivités territoriales ont trois mois pour rendre leur avis, ce qui signifie qu'elles le rendront durant la période des quatre mois de consultation, laquelle commencera donc sans que le public qui, en quelque sorte, débattrà « à blanc » durant deux mois, connaisse l'avis des collectivités territoriales. Le public n'aura donc que deux mois pour connaître les adaptations, dont certaines peut-être fondamentales, proposées par les collectivités territoriales. L'amendement prévoit également que « dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auquel sont jointes les positions des collectivités territoriales » et dans un délai supplémentaire de deux mois que la Société du Grand Paris publie les conséquences qu'il tire de ce bilan et « fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les collectivités territoriales ».

C'est la raison pour laquelle je tiens à insister sur le sous-amendement CD 371, qui vise à prévoir la transmission du dossier aux collectivités locales non pas un mois, mais trois mois avant le début du débat public.

M. Bertrand Pancher. Je remercie M. le secrétaire d'État et ses services de leur écoute dans ce dossier important.

Le préfet de région avait été choisi par le Gouvernement pour mener le débat afin de gagner du temps. Toutefois, comme il aurait pu être considéré comme juge et partie, je me félicite de la réintroduction à l'article 3 de la Commission nationale du débat public. L'amendement de bon sens de Jacques Alain Bénisti permettant de lever cette objection, l'article 3 me semble désormais totalement conforme aux procédures habituelles des débats publics menés en France. Toutes les parties prenantes, notamment les élus locaux, peuvent donc être rassurées sur la transparence du débat.

Je connais bien le fonctionnement de la Commission nationale du débat public : aussi puis-je affirmer que le calendrier prévu par le texte correspond à l'organisation actuelle des débats publics. Prévoir une consultation publique plus longue serait donc déroger à la pratique habituelle, madame Lepetit. Il en est de même des délais de deux mois pour le compte rendu et la réponse au compte rendu. De plus, la saisine de la CNDP rassurera le grand public en permettant de regrouper l'ensemble des débats publics afin que l'opinion publique s'y retrouve.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Que signifie ce « regroupement », monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur pour avis. Je tiens à rassurer mes collègues du groupe SRC en leur indiquant que j'ai consulté le président de la CNDP sur la rédaction de mon amendement, qu'il a approuvée, ainsi que sur les délais prévus : il m'a affirmé que quatre mois lui suffissent, d'autant qu'il propose la création d'une sous-commission spécifiquement chargée du projet de loi du Grand Paris. Le rapport pourra donc être rédigé dans la plus grande sérénité.

En ce qui concerne la purge, j'ai voulu sécuriser la phase préalable de consultation sur les schémas d'ensemble – les délais étant de droit commun : deux mois pour les recours. En ce qui concerne les projets particuliers, les recours seront évidemment possibles par la suite.

Enfin, passer de un mois à trois mois retarderait de deux mois l'ensemble de la procédure alors qu'il s'agit de l'accélérer.

Les sous-amendements du rapporteur apportent à mon amendement des compléments intéressants, et c'est pourquoi je les approuve.

M. Yanick Paternotte. Comme nous redéposerons dans le cadre de l'article 88 du Règlement nos amendements qui risquent de tomber, je tiens simplement à appeler votre attention, monsieur le président, monsieur le

rapporteur, sur l'amendement cosigné notamment par Jacques Kossowski, Patrice Calmégane et moi-même, visant à ajouter à l'alinéa 10, parmi les personnes ès qualités, les parlementaires franciliens. Si nous ne le faisons pas, les élus qui ne sont que parlementaires ne pourront pas participer au débat sur le Grand Paris.

M. le président Christian Jacob. Une telle précision serait anticonstitutionnelle : nous sommes les élus de la nation, comme aime à le rappeler M. Mazeaud. Il faudra donc se contenter du mot « parlementaires ».

Mme Annick Lepetit. Je ne comprends pas pourquoi vous pensez que les débats seraient plus clairs pour nos concitoyens s'ils étaient regroupés fin 2010, du moins si le calendrier est respecté – vous l'aviez déjà affirmé au cours de l'audition de M. Christian Blanc. En outre, pensez-vous aux débats déjà en cours ou à ceux qui débiteront au mois de janvier ? Nos concitoyens pourraient en effet se demander si l'urgence, ce ne serait pas d'empêcher tout débat avant les élections régionales ! Leur envoyer un tel signe ne serait pas positif.

Monsieur Bénisti, au dernier alinéa de votre amendement, vous prévoyez qu'« un décret en Conseil d'État précise les modalités du présent article ». Cette disposition est d'autant plus regrettable que c'est la Société du Grand Paris qui conduira le débat et que l'article 3, en raison de tous les sous-amendements proposés, contraint déjà beaucoup le débat public.

En ce qui concerne l'amendement visant à garantir la présence d'élus ou de parlementaires, je puis vous assurer, pour avoir assisté à des débats publics conduits par la CNDP avec un garant du débat public, que les élus ont toujours pu prendre la parole. Spécifier dans la loi que tel ou tel élu pourra prendre la parole risque de nous contraindre à prévoir dans les prochains débats publics la présence de tel ou tel élu, expert ou magistrat. Ce serait une atteinte grave au droit commun.

M. Yanick Paternotte. Qui pourraient être les « personnes qualifiées » ?

M. Daniel Goldberg. Au dernier alinéa du VI, il est écrit que « le maître d'ouvrage de l'opération établit [...] le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental ». Qui rédigera ce rapport environnemental ?

Par ailleurs, quel sera l'objet du débat public ? Y débatterra-t-on du schéma d'ensemble, en positionnant par exemple à gros traits certaines gares, ou du schéma d'aménagement local ? Puisque le positionnement d'une gare, l'aménagement alentour ou les parkings ne seront pas discutés dans le cadre de la consultation de quatre mois en 2010, quelles seront les procédures de débat public menées par la suite localement ?

M. le rapporteur pour avis. Madame Lepetit, ce ne sera pas la Société du Grand Paris qui conduira les débats, mais la CNDP, du moins si mon amendement est adopté, ce que j'espère. S'agissant du rapport environnemental, les études d'impact auront déjà été prises en considération dans le schéma d'ensemble.

M. Daniel Goldberg. Nous parlons du maître d'ouvrage, c'est-à-dire du schéma d'aménagement local.

M. le rapporteur pour avis. Dans le schéma d'ensemble, il ne s'agit pas du maître d'ouvrage.

M. Daniel Goldberg. Quel niveau de débat évoquons-nous ?

M. le rapporteur pour avis. Celui du schéma d'ensemble.

M. le rapporteur. Madame Lepetit, la CNDP étant une autorité indépendante, il n'y a aucune inquiétude à avoir sur un éventuel regroupement des réunions de débat public. Ce sera à l'autorité indépendante d'organiser les débats comme elle l'entendra en fonction du nombre des réunions prévu et de l'équipe mise à sa disposition.

Mme Annick Lepetit. Dans ces conditions, pourquoi reprendre dans l'amendement la rédaction du projet de loi ?

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Et pourquoi entrer dans tous ces détails plutôt que de renvoyer simplement aux pratiques habituelles de la CNDP ?

M. le président Christian Jacob. Il a pu sembler utile de préciser les délais de la procédure. Cela ne pose pas de problème majeur. Du reste, la rencontre avec le président de la Commission nationale du débat public a permis de vérifier que nous respectons à la fois les délais et les méthodes de consultation. En séance publique, vous pourrez interroger le Gouvernement sur les questions d'ordre juridique.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 107, CD 108, CD 118 rectifié et CD 109.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 106 rectifié, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 106 rectifié, CD 110, CD 111 et CD 112 rectifié.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 113, le Gouvernement s'en remet également à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 113 et CD 114.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 115, le Gouvernement s'en remet encore à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte le sous-amendement CD 115.

M. le rapporteur. Je demande le retrait du sous-amendement CD 362 car il est satisfait.

Mme Annick Lepetit. Nous le retirons.

Le sous-amendement CD 362 est retiré.

M. le rapporteur. Je suis également défavorable au sous-amendement CD 363 car il pose un problème de recevabilité financière. De plus, il me paraît normal que la Société du Grand Paris soit associée au débat public.

La Commission rejette ce sous-amendement.

M. le rapporteur. Le sous-amendement CD 364 entraînerait un allongement des procédures : avis défavorable.

La Commission rejette ce sous-amendement.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette successivement les sous-amendements CD 365 et CD 366.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, elle adopte le sous-amendement CD 367 à l'unanimité.

Enfin, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette successivement les sous-amendements CD 369, CD 370 et CD 371.

La Commission adopte l'amendement CD 48 modifié.

En conséquence, l'article 3 est ainsi rédigé, et les amendements CD 128, 275, 129, 130, 266, 267, 131, 132, 125, 133, 274, 265, 134, 187, 270, 135, 136, 271, 137, 272, 145, 138, 269, 268, 188, 119, 120, 121, 122, 126 et 273 tombent.

*

* *

Au cours d'une seconde séance le 10 novembre 2009, la Commission a poursuivi, sur le rapport de M. Yves Albarello, l'examen des articles du projet de loi relatif au Grand Paris (n°1961).

Article 4

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

L'article 4 donne aux projets de travaux de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris la nature de projet d'intérêt général, au sens des articles L.121-2 et L.121-9 du code de l'urbanisme.

En érigeant en projet d'intérêt général des travaux qui concernent une infrastructure intégrée au territoire de nombreuses collectivités territoriales, l'État entend faire prévaloir les intérêts qui dépassent le strict cadre de chacune des collectivités concernées. Cette qualification aura notamment pour but d'assurer une cohérence entre les différents documents d'urbanisme et d'empêcher que des modifications futures de ces différents documents ne viennent s'opposer à la réalisation du réseau du Grand Paris tel qu'il sera défini à l'issue de la consultation des collectivités territoriales et du public.

Mentionnés à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme, les projets d'intérêt général voient leur régime juridique, encadré par l'article L. 121-9 et précisé par les articles R. 121-3 à R. 121-4 du même code.

Ainsi, tout projet d'ouvrage, de travaux ou de protection présentant un caractère d'utilité publique peut constituer un projet d'intérêt général, sous réserve qu'il soit destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil et au logement des personnes défavorisées ou de ressources modestes, à la protection du patrimoine naturel ou culturel, à la prévention des risques, à la mise en valeur des ressources naturelles ou à l'aménagement agricole ou rural.

L'utilité publique suppose que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social et, éventuellement les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte, ne soient pas excessifs, eu égard aux buts poursuivis. Ainsi, l'utilité publique, affirmation de l'intérêt supérieur de la collectivité publique par rapport aux intérêts privés, justifie l'appropriation par la collectivité d'un bien déterminé afin de l'utiliser en vue de travaux ou services publics.

L'utilité publique peut être déclarée dans tous les domaines dépendant de la puissance publique, notamment économique. Il convient de souligner que la déclaration publique évoquée à cet article ne concerne que la réalisation de l'infrastructure et non les aménagements liés au projet.

La procédure de déclaration d'utilité publique est définie au chapitre premier du titre premier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Celle-ci prévoit que la déclaration d'utilité publique est précédée d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement.

Le **premier alinéa** de cet article prévoit que les projets de travaux relatifs aux infrastructures nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris soient déclarés d'utilité publique par un décret en Conseil d'État, et non un arrêté préfectoral, ce qui leur confèrera, dès lors, la nature de projet d'intérêt général.

Le **deuxième alinéa** prévoit que la procédure de déclaration d'utilité publique se déroulera selon les dispositions de droit commun énoncées par le

chapitre premier du livre premier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et que l'enquête publique préalable à cette déclaration suivra celles visées au chapitre III du titre deux du livre premier du code de l'environnement, notamment que cette enquête a pour objet d'informer et de recueillir les appréciations et les suggestions et contre-propositions du public, postérieurement à l'étude d'impact.

Le **troisième alinéa**, en raison de l'ampleur des travaux nécessaire à la réalisation de l'ensemble du projet et par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-12 du code de l'environnement, porte de cinq à dix ans, après la publication du décret approuvant le schéma d'ensemble prévu à l'article 2, le délai maximal d'organisation de l'enquête publique.

Le **quatrième alinéa** prévoit expressément que les personnes ayant été associées à la consultation du public dans les conditions du neuvième alinéa de l'article 3 (personnes inscrites sur la liste d'aptitude pour les fonctions de commissaires enquêteurs) peuvent être membres de la commission d'enquête.

Le **cinquième alinéa** définit le champ de l'enquête publique. Celle-ci portera sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Schéma directeur de la Région Île de France, Schémas de cohérence territoriale, Plans locaux d'urbanisme). Il paraît plus que probable que la compatibilité entre le schéma d'ensemble des infrastructures, qui composent le réseau de transport public du Grand Paris et ces différents documents d'urbanisme, devra faire l'objet d'un examen approfondi.

Le **sixième alinéa** détaille le contenu du dossier qui devra être porté à la connaissance du public : outre l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il devra contenir le bilan établi à l'issue de la procédure de consultation particulière prévue à l'article 3.

Le **septième alinéa** rappelle que la déclaration d'utilité publique peut emporter mise en compatibilité des différents documents d'urbanisme, selon les procédures de droit commun en matière de déclaration d'utilité publique (articles L. 121-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du code de l'urbanisme).

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 356 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement vise à préciser que les seuls projets relevant du Grand Paris déclarés d'intérêt général sont les projets d'infrastructures de transport.

M. Yves Albarello, *rapporteur*. Défavorable : le premier alinéa de l'article 4 est suffisamment précis sur ce point.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 278.

Mme Annick Lepetit. Il s'agit de supprimer la référence au projet d'intérêt général.

M. le rapporteur. Défavorable, puisqu'il s'agit précisément d'un projet d'intérêt général.

La commission rejette cet amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 276 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il s'agit de prévoir l'avis conforme du conseil régional sur la compatibilité des projets du Grand Paris avec l'économie générale du schéma directeur de la région Île-de-France. Il est légitime que le conseil régional donne un avis conforme sur l'utilité publique des projets d'infrastructures.

M. le rapporteur. Défavorable pour les raisons exposées précédemment par le secrétaire d'État.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 277 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement vise à insister sur la nécessité de compatibilité avec le schéma directeur de la région Île-de-France.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 239, CD 240, CD 233, CD 241, CD 234, CD 242, CD 243 et CD 238 rectifié du rapporteur.

La Commission est saisie de l'amendement CD 346 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il s'agit de rendre obligatoire la consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale sur la DUP des projets du Grand Paris.

M. le rapporteur. Défavorable : les procédures visées par cet alinéa prévoient déjà de façon explicite ces avis.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle **adopte** l'article 4 **ainsi modifié**.

Article 5

Prise de possession après expropriation : application de la procédure d'extrême urgence

L'article 5 a principalement pour objet de limiter la spéculation foncière qui pourrait accroître considérablement le coût de réalisation de l'ensemble de l'opération. A cet effet, il étend le champ d'application de l'article L. 13-15 (du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui définit les modalités de fixation de la date d'estimation des biens) et il prévoit l'application de la procédure de prise de possession en extrême urgence des terrains faisant l'objet de la déclaration d'utilité (article L. 13-9 du même code).

Le **premier alinéa** vise à étendre le champ d'application de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, non seulement aux projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du schéma d'ensemble composant le réseau de transport public du Grand Paris, mais aussi, à l'ensemble des projets soumis à la consultation du public prévus par l'article L. 121-8 du code de l'environnement (infrastructures de transport, oléoducs, gazoducs, lignes électriques, installations nucléaires, ouvrages hydroélectriques, équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques, équipements industriels, cf. commentaire du paragraphe V de l'article 3).

Une fois l'utilité publique établie, la prise de possession du bien exproprié nécessite la fixation de l'indemnité d'expropriation par le juge et le versement ou la consignation de cette indemnité.

Le paragraphe I de l'article L. 13-15 fixe le régime d'indemnisation due en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique. D'une manière générale, les biens sont estimés à la date de la décision de première instance prise par le juge de l'expropriation. Le deuxième alinéa de ce paragraphe I exclut les changements de valeur. Il dispose en effet que quelle que soit la nature des biens, il ne pourra être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de ventes, des changements de valeur subis depuis la date de référence, s'ils ont été provoqués :

– par l'annonce des travaux ou opérations dont la déclaration d'utilité publique est demandée ;

– par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols ;

– par la réalisation, dans les trois années précédant l'enquête publique, de travaux publics dans l'agglomération où est situé l'immeuble.

Le **deuxième alinéa** de cet article élargit à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, la procédure de prise de possession d'extrême urgence prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cet article du code dispose en effet que lorsque des travaux de construction d'infrastructures de transport régulièrement déclarés d'utilité publique risquent d'être retardés par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou plusieurs biens situés dans l'emprise de l'ouvrage, un décret pris sur avis conforme du Conseil d'État peut, à titre exceptionnel, autoriser la prise de possession de ces terrains.

Toutefois, la prise de possession ne peut avoir lieu qu'après versement d'une somme provisionnelle égale au minimum à l'évaluation du service des domaines.

Il a déjà été fait recours à cette procédure d'extrême urgence pour des opérations spécifiques en vertu de loi particulières : pour l'organisation des jeux olympiques d'hiver à Albertville (loi n° 87-1132 du 31 décembre 1987), en cas de risques technologiques (loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement), pour la réalisation d'un itinéraire à grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse pour l'acheminement des pièces du fuselage de l'airbus A 380 (loi n° 2001-545 du 29 mai 2001), la construction et l'extension de bâtiments pénitentiaires (loi n° 2002-1138 du 9 septembre 2002).

Le **troisième alinéa** dispose que la publication des décrets après avis du Conseil d'Etat prévus pour la procédure d'extrême urgence devront intervenir dans un délai maximum de cinq années après la date de publication de l'acte déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructure.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 279 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. L'esprit de cet amendement est conforme à celui de nos amendements précédents : il s'agit de supprimer une dérogation inutile, l'application du droit commun étant suffisant, tant en matière de gel des prix que d'expropriation. Je remarque qu'on prétend d'un côté accélérer les procédures de consultation du public, tout en utilisant de l'autre des procédures d'expropriation brutales.

M. le rapporteur. Défavorable : la procédure d'extrême urgence n'est pas applicable au métro. Mais elle est régulièrement utilisée pour les grandes infrastructures – TGV, Grand stade – et elle n'est pas contestée.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 280 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement, bien que de repli, est tout à fait nécessaire. En effet, la procédure d'extrême urgence telle qu'elle est définie par le code de l'expropriation ne concerne que les terrains non bâtis. Or, il semble que la déclaration d'utilité publique et l'expropriation visées par l'article concernent également les terrains bâtis. Est-ce bien le cas ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. C'est le cas.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 345 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Votre réponse signifie, monsieur le secrétaire d'État, que l'État pourra, par le biais de la société du Grand Paris, exproprier des particuliers, sans obligation de recueillir l'avis conforme de la région ou du STIF. C'est pourquoi nous proposons d'introduire l'obligation de consulter les communes et les EPCI. Sans cela, je crains qu'à force de déroger à tous les codes, sous prétexte d'aller vite, vous ne nourrissiez un contentieux qui risque de retarder singulièrement votre projet.

M. le secrétaire d'État. Cette procédure a été utilisée pour bâtir le Grand Stade de France. Or, selon un rapport du Sénat, il n'y a pas eu de contentieux.

M. Christophe Caresche. Il ne s'agissait pas des mêmes emprises.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 344 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Le Grand Paris est un projet d'une autre envergure que celui du Grand Stade, tant en termes d'emprise au sol que de diversité des projets concernés, avec neuf pôles de développement économique.

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.

L'amendement CD 336, identique à l'amendement CD 344, est retiré.

La Commission adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 236, CD 237 et CD 235 du rapporteur.

La Commission adopte l'article 5 modifié.

Article 6

Mise en œuvre du droit de préemption

Cet article du projet de loi a pour effet de modifier le *a*) de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme qui détermine, à défaut d'accord amiable, la date à laquelle le juge se réfère pour fixer le prix du bien lors de la mise en œuvre du droit de préemption.

Dans sa rédaction actuelle, le paragraphe *a*) établit le principe selon lequel cette date de référence est celle à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols (POS) ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme (PLU) délimitant la zone dans laquelle est situé le bien. Cette formulation d'ordre générale s'applique aussi bien aux biens situés dans une zone ayant fait l'objet d'un droit de préemption urbain qu'aux biens situés dans une zone d'aménagement différé (ZAD).

Toutefois, en l'absence de plan d'occupation des sols ou de plan local d'urbanisme, la date de référence est fixée :

– un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire d'une ZAD, lorsque le bien est situé dans un tel périmètre,

– un an avant la publication de l'acte créant la ZAD.

En l'état actuel de la législation, une collectivité publique, un établissement public y ayant vocation ou une société d'économie mixte titulaire d'une convention d'aménagement dispose pour une période de quatorze années d'un droit de préemption sur toutes les mutations à titre onéreux d'immeubles ou de droits sociaux.

Or, par application du premier alinéa du *a*) de l'article L. 213-4, tout acte d'approbation, de modification ou de révision d'un POS ou d'un PLU entraîne modification de la date de référence fixée par le juge pour évaluer le prix du bien susceptible d'être préempté, que ce soit dans le cadre de l'usage du droit de préemption urbain, comme dans celui du droit de préemption concernant un bien situé dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé.

S'agissant des opérations d'aménagement relatives à la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, il est évident que celles-ci s'étaleront, compte tenu de l'ampleur du projet sur une longue période et qu'il conviendra - afin de maîtriser les coûts - de pouvoir acquérir les biens immobiliers à un prix n'ayant pas fait l'objet d'opérations spéculatives.

C'est la raison pour laquelle l'article 6 du projet de loi, qui conserve en l'état le régime de fixation des prix lorsqu'il est fait usage du droit de préemption urbain, aménage les règles applicables à l'usage du droit de préemption dans les

zones d'aménagement différé, de manière à ce qu'une éventuelle modification ou révision d'un document d'urbanisme ne vienne pas enchérir le coût de l'opération.

L'**alinéa deux** rappelle que le *a*) concerne la date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (date retenue pour l'estimation du bien).

Les **alinéas 3 à 5** définissent le régime applicable pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé. La date de référence est fixée à une année avant la publication de l'acte délimitant un périmètre provisoire ou l'acte créant la ZAD si un périmètre provisoire n'a pas été délimité.

Le **sixième alinéa** reprend sans les modifier les dispositions actuelles applicables en cas d'exercice du droit de préemption urbain.

*

La Commission examine l'amendement CD 281 de Mme Annick Lepetit.

M. Christophe Caresche. Comme l'article précédent, cet article vise à introduire d'importantes dérogations au droit commun de l'expropriation, notamment en matière de délais. Était-ce vraiment nécessaire ? Notre pays a déjà réalisé de grands équipements publics sans réécrire le droit ? Je rappelle que le droit de propriété est un droit constitutionnel.

M. le rapporteur. Défavorable : l'article 6 vise, non seulement à assurer la maîtrise foncière, mais aussi à éviter la spéculation.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte l'article 6 sans modification.

TITRE II

ETABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

Composé de cinq articles, le titre II est exclusivement consacré à la création de l'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial « Société du Grand Paris », lequel constituera le principal maître d'ouvrage du projet du Grand Paris.

Avant l'article 7

La Commission est saisie de l'amendement CD 282 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous souhaitons supprimer, dans l'intitulé du titre II, l'appellation de « société », qui, ajoutée au caractère industriel et commercial de cet établissement public et à des règles relevant du droit privé, fait de la Société du Grand Paris une institution hybride.

M. Christophe Caresche. On a dit que vous souhaitiez à l'origine une société de droit privé. Depuis, fort heureusement, le Gouvernement a corrigé sa copie, et il propose aujourd'hui la création d'un établissement public où les élus sont représentés. De cette première mouture subsistent cependant des notions telles que le conseil de surveillance, alors qu'un établissement public est normalement dirigé par un conseil d'administration.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement : la SGP est un établissement public à caractère industriel et commercial, au même titre que la SNCF, ou la SEITA – autrefois. Si nous voulons l'appeler ainsi, c'est pour lui donner un label qui lui assure un rayonnement international.

M. le secrétaire d'État. Il est vrai que ce texte a beaucoup évolué, puisqu'il s'agissait à l'origine d'une société à capitaux publics. Mais il n'a jamais été question d'une société privée.

La Commission rejette cet amendement.

Article 7

Création et missions de l'EPIC « Société du Grand Paris »

Créé par cet article, l'établissement public d'Etat à caractère industriel et commercial (EPIC) « Société du Grand Paris » est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Sa mission principale consistera à élaborer le schéma d'ensemble des infrastructures composant le réseau visé à l'article 2 du texte, puis à en assurer la maîtrise d'ouvrage qui comprend :

- **la construction des lignes ferroviaires ;**
- **la fourniture des matériels roulants dédiés au réseau ;**
- le cas échéant, **l'entretien et le renouvellement de ces matériels roulants.**

L'établissement sera le maître d'œuvre des opérations d'aménagement et de construction réalisées dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption. Il exercera à ce titre les compétences habituellement dévolues aux établissements publics d'aménagement.

Comme le décrit de manière détaillée l'étude d'impact jointe au projet de loi, la création d'un maître d'ouvrage dédié se justifie par l'ampleur du projet et par le caractère supra régional de ses objectifs, tels que les définit l'article premier.

Pour autant, il n'a pas semblé nécessaire de remettre en cause la compétence du STIF en sa qualité d'autorité organisatrice des transports (AOT) autrement que de façon ponctuelle et circonscrite. Il convient notamment de relever que la SGP ne désignera pas les exploitants du réseau, cette prérogative essentielle demeurant du ressort du Syndicat.

Parallèlement, la « Société du Grand Paris » assistera le préfet de région dans la préparation et dans la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus à l'article 18.

Votre Rapporteur soutient un amendement du Rapporteur de la commission des lois, saisie pour avis, qui vise à permettre aux intercommunalités, à l'instar des collectivités territoriales, de confier des missions à la Société du Grand Paris.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 283 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Si nous demandons la suppression de cet article, c'est que nous nous interrogeons sur le sens de la création d'un EPIC pour des opérations dont la conduite ne le nécessite pas. Quelle est donc la finalité de la SGP ? Quels sont ses pouvoirs ? Se limiteront-ils à l'Île-de-France ? On peut imaginer que sa compétence, et ses possibilités de déroger au droit commun, s'étendent à Rouen ou au Havre...

Un établissement public administratif suffirait amplement pour mener ce projet à bien.

M. Christophe Caresche. Nous proposons une autre solution, dans la ligne du rapport de M. Gilles Carrez : celle d'un STIF à deux têtes, c'est-à-dire doté de deux conseils d'administration, l'un où les représentants de l'État seraient majoritaires et qui conduirait le Grand Paris, et le conseil d'administration du STIF tel qu'on le connaît aujourd'hui. Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été retenue, alors qu'elle offrirait à l'État des garanties pour la conduite de l'opération et assurerait sa cohérence technique et administrative ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. On doit en effet s'interroger sur la raison de votre choix. Il y avait d'autres options : on pouvait confier l'opération au STIF, en lui adjoignant un outil complémentaire d'intervention foncière s'il le fallait ; on pouvait également retenir la proposition de M. Carrez, puisque ce qui importait au Gouvernement c'était le retour de l'État – c'est du moins ce que vous nous avez expliqué à de nombreuses reprises, monsieur le secrétaire d'État. Tout le monde aurait approuvé cette solution qui permettait à l'État de décider sans lui confier un leadership intégral, pour que les erreurs du passé ne se répètent pas.

Mais on a préféré gâcher des compétences à disposition, celles des hauts fonctionnaires de l'État, des directions départementales ou du STIF, pour créer un nouvel instrument, aux mains de l'État, qui devra reconstituer toute une ingénierie juridique et administrative. Pourquoi n'avoir pas fait le choix le plus simple et le moins coûteux ? La solution de la SGP est incompréhensible.

M. le rapporteur. Défavorable : il est normal que l'État prenne en mains un projet d'une telle envergure. C'était justement la démarche que nous souhaitions.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Souhaiter, ce n'est pas expliquer.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 290 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il s'agit d'affirmer le caractère d'établissement public de cette société.

M. le rapporteur. Défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 291 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement vise à encadrer les missions de la SGP. En effet, la suite de l'article 7 ne nous rassure pas, en dépit des propos du rapporteur. L'article parle en effet de la mission « principale » de la SGP : cela

signifie qu'elle aura des missions secondaires. Quelles seront-elles ? La représentation nationale doit être éclairée sur ce point.

M. le rapporteur. Défavorable : supprimer l'épithète « principale » enfermerait la SGP dans une seule mission.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'épithète « principale » renvoie à l'alinéa suivant selon lequel « l'établissement public peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction ». Il ouvre à l'excès le champ des compétences de la SGP, qui ne doit avoir d'autres missions que celle de réaliser le réseau du Grand Paris. Cet élargissement des compétences de la SGP n'est pas justifié. On ne voit pas pourquoi l'État devrait avoir plus de compétences que les collectivités ou leurs sociétés d'économie mixte pour aménager l'environnement des gares.

M. Jacques-Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des lois. Vous ne considérez la question que sous un seul aspect. Il ne faut pas fermer complètement la porte en interdisant aux collectivités de confier à la SGP, par voie de contrats, le soin de réaliser certains aménagements.

M. Jean-Paul Chanteguet. Précisément : il importe de préciser ce que pourraient être les autres missions de la Société.

M. le président Christian Jacob. Elles sont définies au troisième alinéa de l'article.

M. le secrétaire d'État. Il est indispensable, dans une perspective d'efficacité, que le Grand Paris exerce, à côté de sa mission en matière d'infrastructures de transport, une mission d'aménageur sur certains territoires, en collaboration avec les collectivités locales. Cette mission d'aménagement est définie, non seulement par l'article 3, mais aussi par les articles 6 et 8.

M. Christophe Caresche. Cet établissement public sera chargé de la réalisation de l'infrastructure et de missions d'aménagement allant très au-delà. Il pourra agir à sa guise, avec des moyens juridiques dont aucune autre entité n'est dotée, pas même l'État, notamment en matière d'expropriation. Un tel volontarisme ne s'est jamais vu dans l'histoire de l'urbanisme français : même du temps de Delouvrier, les villes nouvelles et les zones d'aménagement différé étaient appuyées sur des outils déjà existants et pluralistes. Aujourd'hui, vous confiez à la Société du Grand Paris, c'est-à-dire à trois personnes, des pouvoirs absolument considérables. Les élus locaux devraient y regarder de près.

M. le président Christian Jacob. Il y a des précédents : EPAMarne et EPAFrance.

M. Christophe Caresche. Ce sont des établissements publics à deux têtes, gérés par l'État et les collectivités locales. Nous proposons précisément ce schéma pour la Société du Grand Paris.

M. le rapporteur. Pour vous rassurer, j'ajoute que l'établissement sera encadré par le principe juridique de spécialité : tout ce qui ne sera pas indiqué dans la loi lui sera interdit.

M. Christophe Caresche. Justement, il y a tout dans la loi !

Mme Annick Lepetit. Nous ne nous opposons pas par principe mais nous voulons éclairer un peu le contenu du texte. Je suis surprise d'entendre des comparaisons avec des établissements publics intervenant dans un département : la Société du Grand Paris ne se situe pas du tout à la même échelle, son domaine d'intervention s'étendra à toute la région Île-de-France, voire au-delà. Il suffirait de supprimer l'adjectif « principale » pour contenir un peu ses missions.

La Commission rejette l'amendement CD 291.

La Commission est saisie de l'amendement CD 284 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous proposons que le Grand Paris s'articule de façon cohérente avec l'économie générale du SDRIF, le schéma directeur de la région Île-de-France, ainsi qu'avec le réseau existant.

M. le rapporteur. Votre amendement est partiellement satisfait puisqu'il est désormais acquis que le STIF devra être consulté.

La Commission rejette cet amendement.

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CD 285 de Mme Annick Lepetit.

Puis elle en vient à l'amendement CD 311 rectifié de M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à encadrer les conditions dans lesquelles la Société du Grand Paris pourra intervenir, en tant qu'aménageur, dans le périmètre des établissements public d'aménagement.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Monsieur le président, lorsque vous vous ferez écho de nos conditions de travail auprès de la présidence de l'Assemblée, il faudra lui indiquer que les membres de la Commission saisie au fond devraient avoir connaissance des amendements avant la veille de leur examen. Cet amendement constitue en effet une réponse, quoique imparfaite, à nos questions ; celles-ci n'étaient donc pas si ridicules. Mais nous aurions gagné du temps si nous avions eu connaissance plus tôt de l'amendement du rapporteur.

Quelles règles d'urbanisme s'appliqueront aux territoires inclus dans le Grand Paris ? Les règles du code de l'urbanisme ou des règles exorbitantes du droit commun ?

M. le président Christian Jacob. Je vous informe que 70 à 80 % des amendements étaient en ligne dès vendredi dernier. Je vous rappelle par ailleurs qu'en application de l'article 26 alinéa 5 du Règlement de l'Assemblée nationale, le délai de dépôt des amendements ne concerne pas le rapporteur.

M. le rapporteur. J'ai eu la même difficulté que vous avec les sous-amendements de votre groupe, monsieur Le Bouillonec.

En matière d'urbanisme, le droit commun s'appliquera.

M. le rapporteur pour avis. Une procédure de vérification de la compatibilité avec les PLU en vigueur sera diligentée par le préfet. Cela constituera une garantie pour les collectivités locales.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Mais ce n'est pas écrit dans le projet de loi.

M. le rapporteur. Le contrat de développement territorial signé entre l'État et la commune permettra à ces dernières de choisir de travailler ou non avec la Société du Grand Paris, c'est clair !

M. le rapporteur pour avis. Voyez les articles 18 et 19.

La Commission adopte cet amendement.

La Commission adopte l'amendement CD 49 de coordination de M. le rapporteur pour avis.

Puis elle examine l'amendement CD 343 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il conviendrait de demander l'avis des communes et des EPCI, les établissements publics de coopération intercommunale.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 50 de M. le rapporteur pour avis et CD 32 de M. le rapporteur.

La Commission examine l'amendement CD 289 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il s'agit de supprimer l'alinéa 4, qui conduit à un dessaisissement de l'État.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 33 de M. le rapporteur.

La Commission est saisie de l'amendement CD 140 de M. Didier Gonzales.

M. Didier Gonzales. Le Grand Paris sera desservi en interne, notamment par un réseau de métro automatique, mais il faut aussi penser aux portes ouvrant sur le monde.

M. le rapporteur. Vous soulevez là une question pertinente, avec sans doute, en filigrane, l'hypothèse du troisième aéroport. Je pense que la Société du Grand Paris aura à cœur de réfléchir à l'opportunité d'un tel équipement, mais, pour l'instant, cela me paraît prématuré. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

Mme Annick Lepetit. Cette question est très opportune. Tel qu'il est rédigé, l'alinéa 4 de l'article 7 renforce le flou autour des missions de la Société du Grand Paris : elles pourront dépasser largement les frontières administratives de la région Île-de-France et l'État pourra confier à l'établissement public n'importe quelle tâche, par exemple l'aménagement de la gare de Rouen, du Havre, voire de Nice. J'espère que tous nos collègues l'ont bien compris.

M. Didier Gonzales. Je n'irai pas aussi loin que ma collègue. Je souhaitais simplement apporter un complément concernant l'ouverture maritime et aérienne du Grand Paris.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Le Grand Paris, ainsi conçu, pourra devenir demain un instrument de conception et de conduite des opérations de l'État sur l'ensemble de l'environnement métropolitain, en lieu et place des collectivités, qui, par le jeu de la décentralisation, sont aujourd'hui ses partenaires incontournables.

Je comprends que vous ayez écarté l'amendement de suppression de l'alinéa 4 mais la réponse de M. le rapporteur va faire « du bruit dans Landerneau ». Si l'on déduit de ses propos que le déclenchement de la procédure d'aménagement du troisième aéroport peut venir de la Société du Grand Paris, cela provoquera un séisme.

Vous affranchissez le territoire métropolitain des règles de la décentralisation et de l'administration des élus locaux, en anticipant la réforme territoriale à venir. J'enrage de ne pouvoir convaincre de ces réalités. Nombre d'élus locaux portent autre chose que des enjeux électoraux. Si la Société du Grand Paris devient l'instrument de l'action de l'État sur un territoire, les élus et par voie de conséquence les citoyens perdront toutes leurs compétences.

M. le secrétaire d'État. M. Le Bouillonnet, à qui je voue une sincère admiration, use d'arguments remarquables pour défendre sa thèse. Soyons clairs, ce projet de loi a un objet : bâtir les fondations d'un réseau de transport et de gares, auquel seront accrochés des territoires de développement. C'est déjà considérable. Le Grand Paris ne se réduira évidemment pas à cette action mais elle nous occupera pour de nombreuses années.

Enfin, monsieur Gonzales, au cours de ces dix-huit derniers mois, l'idée de travailler au troisième aéroport ne m'est jamais venue à l'esprit, je vous le promets.

L'amendement CD 140 est retiré.

La Commission examine l'amendement CD 287 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement s'impose d'autant plus après le débat que venons d'avoir.

M. le rapporteur. Avis défavorable, pour les mêmes motifs que précédemment.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle rejette successivement, sur avis défavorable du rapporteur, les amendements CD 341, CD 286, CD 338, CD 342 et CD 288 de Mme Annick Lepetit.

La Commission examine l'amendement CD 51 de M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement vise à permettre aux intercommunalités, à l'instar des collectivités territoriales, de confier des missions à la Société du Grand Paris. Il clarifie par ailleurs la rédaction proposée pour l'alinéa 8. EPAMarne est un formidable outil public, utilisé par les collectivités de tous les départements de l'Est parisien pour bien des destinations.

M. Christophe Caresche. Mais EPAMarne n'est pas un établissement public d'État.

M. le rapporteur pour avis. Si !

M. Christophe Caresche. Les collectivités y sont majoritaires : EPAMarne et EPAFrance constituent un bon exemple de collaboration entre l'État et les collectivités territoriales. Ce n'est pas du tout le schéma que vous nous proposez avec la Société du Grand Paris, puisque vous placez à sa tête un directoire de trois personnes omnipotentes et que le conseil de surveillance n'aura pas grand-chose à surveiller.

M. le rapporteur pour avis. EPAMarne portant des projets locaux, il est logique que les maires et les collectivités locales y soient les meneurs. Toutefois, sans l'État, ils ne pourraient rien faire : si l'État s'oppose à un projet local, celui-ci ne peut aboutir. Je précise que j'ai été secrétaire d'EPAMarne pendant dix ans.

M. Christophe Caresche. Son président est-il un élu ?

M. le rapporteur pour avis. Oui, mais il doit contractualiser avec l'État avant de présenter une délibération, que celle-ci concerne une voie primaire ou une zone d'aménagement concerté.

Nous parlons aujourd'hui d'un projet à caractère national et même international. Il est donc normal que l'État soit majoritaire.

M. Daniel Goldberg. À l'article 8, nous proposerons que la structure de gouvernance du Grand Paris et ses moyens opérationnels s'inspirent de l'articulation entre EPAMarne et EPAFrance. Autant que je sache, EPAMarne n'est pas un EPCI mais un établissement public d'aménagement local.

Ici, vous proposez que les EPCI puissent s'adresser à la SGP, ce que prévoit déjà l'article 18, relatif aux contrats territoriaux. Cela ne me gêne pas trop mais notre préoccupation n'est pas satisfaite.

M. le rapporteur pour avis. Les collectivités peuvent se servir de l'outil EPAMarne, y compris les EPCI, notamment les communautés de communes. Il serait utile que la Société du Grand Paris puisse faire de même.

La Commission adopte l'amendement CD 51.

Puis elle adopte l'article 7 ainsi modifié.

Article 8

Directoire et conseil de surveillance de la SGP

La gouvernance de l'EPIC s'inscrira dans un mode d'organisation novateur puisqu'elle ne sera pas assurée par un traditionnel conseil d'administration, à l'image de ce qui se pratique dans les autres établissements publics d'aménagement, mais pas un directoire contrôlé par un conseil de surveillance.

Ce schéma original se justifie par l'exigence de célérité dans la réalisation du projet comme par sa complexité inhabituelle

La gouvernance exécutive sera assurée par **un directoire** comprenant trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confèrera à l'un d'entre eux la qualité de président.

Chargé de contrôler le directoire, **un conseil de surveillance** sera composé de 18 membres au maximum, nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

Le conseil de surveillance comprendra :

- un président élu parmi ses membres ;

- des représentants de l'Etat pour au moins la moitié de ses membres ;
- des représentants de la région et de chaque département d'Île-de-France ;

Dans le texte initial du Gouvernement, il était prévu de constituer parallèlement un comité consultatif, doté d'un pouvoir d'évocation auprès du conseil de surveillance et qui comprenait :

- des représentants des communes ou des EPCI concernés par le projet du Grand Paris et/ou par un contrat de développement territorial (CDT) prévu à l'article 18 ;
- un délégué au conseil de surveillance, désigné parmi les membres du comité.

Vos Rapporteurs de la commission des lois saisie pour avis et de la commission du développement durable ont souhaité renforcer sensiblement la représentation des communes et des intercommunalités en prévoyant que le comité ainsi créé n'aurait plus un caractère simplement consultatif et qu'il désignerait en son sein un membre, avec voix délibérative, au conseil de surveillance de la SGP.

Votre Rapporteur est également favorable à la proposition de plusieurs parlementaires d'assurer au sein du conseil de surveillance la représentation de membres du Parlement.

Enfin, il n'est pas insensible à la préoccupation de certains parlementaires de voir mieux assurée la représentation des collectivités ayant vocation à devenir directement limitrophes du Grand Paris, notamment *via* l'Association des villes du grand Bassin parisien.

Un décret en Conseil d'Etat viendra préciser le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance, ainsi que les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement pourra s'opposer aux décisions du directoire.

A l'instar des établissements publics d'aménagement définis à l'article L. 321-2 du code de l'urbanisme, la SGP sera visée à l'Annexe III de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

*

* *

La Commission en vient à l'amendement CD 293 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Le mode de gouvernance proposé pour la Société du Grand Paris est très particulier : le projet prévoit un directoire, un conseil de surveillance et un comité consultatif mais sans préciser concrètement le rôle de ces

deux dernières instances. Le conseil de surveillance votera-t-il le budget de la Société du Grand Paris ? Participera-t-il directement aux choix de gestion ou de prise de participation dans des filiales, comme tout conseil d'administration d'établissement public d'aménagement ? L'alinéa 9 renvoie tout cela à un décret en Conseil d'État.

Nous souhaitons préciser le rôle des uns et des autres en nous inspirant du vocabulaire et du fonctionnement habituels des établissements publics. Le conseil d'administration, composé de représentants de l'État et des collectivités territoriales, élirait le président. La moitié des administrateurs seraient des représentants de l'État. Un directeur général exercerait ses fonctions sous le contrôle du président et du conseil d'administration. Une sorte de STIF à deux têtes serait constitué : les moyens opérationnels, administratifs et techniques du STIF seraient mis à disposition de l'établissement public et un directeur général commun serait nommé. Ce dispositif se réfère à ce qui se fait systématiquement, y compris dans la loi portuaire.

Cela irait dans le sens de l'interconnexion, à laquelle le rapporteur s'est révélé sensible ce matin. Il avait au demeurant été imaginé dans le cadre de la mission Carrez.

M. Christophe Caresche. Le Gouvernement nous explique qu'il faut simplifier les structures administratives des collectivités territoriales, mais il continue à créer des établissements publics, ce qui génère des coûts, notamment en personnel. Il ne s'applique donc pas à lui-même ce qu'il impose aux collectivités territoriales.

Avec cet amendement, nous reprenons effectivement une proposition de M. Gilles Carrez : « créer une nouvelle entité juridique, distincte du STIF, qui aurait son propre conseil d'administration accordant une part majoritaire à l'État et au sein duquel seraient notamment représentés la région Île-de-France, les départements ainsi que le STIF ; elle partagerait néanmoins avec le STIF sa direction et ses équipes techniques, lesquelles seraient adaptées en volume et en compétences aux besoins du projet ». J'avais cru comprendre que cela pourrait être une position de compromis.

J'entends l'argument du ministre concernant l'aménagement. Mais l'État pourrait exercer cette compétence autrement. Pour effectuer ce travail, pourquoi n'utiliserait-il pas, par exemple, l'Agence foncière et technique de la région parisienne, l'AFTRP ? Les prérogatives de l'État seraient parfaitement respectées. En tout cas, rien ne justifie la création d'une entité nouvelle.

M. le rapporteur pour avis. EPAMarne travaille à partir de financements conjoints entre ville, conseil général et État, plus éventuellement la région. Le Grand Paris, lui, sera uniquement financé par l'État.

M. Christophe Caresche. Avec quel argent ?

M. le rapporteur pour avis. Il existe une règle simple, que tous les maires s'efforcent d'appliquer : qui paie décide. Même les collectivités ayant signé un contrat de développement territorial avec l'État n'auront pas un euro à payer pour les aménagements structurels, qu'il s'agisse des gares ou du reste.

L'AFTRP appartient à l'ancienne génération d'établissements publics ; elle est obligée de respecter les règles européennes en matière de passation des marchés publics. Le schéma qui nous est proposé est certes unique mais il contourne tous les obstacles, y compris au niveau européen, et prend en compte l'ensemble des projets.

M. le rapporteur. Nous sommes défavorables à la création d'un « STIF à deux têtes ». Le STIF est une autorité de régulation, qui, le moment venu, se verra confier une tâche de gestion. Mais le texte a été substantiellement amélioré puisque le STIF sera consulté lors de l'élaboration du schéma.

La Commission rejette l'amendement CD 293.

Puis elle adopte les amendements identiques CD 75 de M. le rapporteur et CD 52 de M. le rapporteur pour avis.

La Commission est saisie de deux amendements identiques, CD 325 du rapporteur et CD 53 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Ces amendements visent à assurer une représentation directe – même si elle demeure modeste – des communes et des intercommunalités au sein du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Il n'y a pas de raison que ces échelons de l'administration locale soient moins bien représentés que les autres, compte tenu des missions confiées à l'établissement public.

M. Christophe Caresche. Y aura-t-il un représentant par territoire ?

M. le rapporteur pour avis. Non, un pour l'ensemble ; ce serait sinon ingérable.

M. Daniel Goldberg. Certains établissements publics d'aménagement comportent un collège des intercommunalités et un collège des communes qui désignent leurs représentants. Seules les collectivités ayant signé un contrat de développement territorial seront-elles représentées, comme semble l'indiquer le rapporteur ? D'autre part, quel sera le rôle du conseil de surveillance ? Enfin, si j'ai bien compris le rapporteur pour avis, l'architecture retenue permet d'éviter toutes les procédures d'appel d'offres...

M. le rapporteur pour avis. Non. Il y aura toujours, bien évidemment, des appels d'offres. Mais vous souhaitez remplacer le Grand Paris par l'AFTRP alors que le statut de celle-ci, qui dépend des règles européennes, ne peut convenir.

Les amendements ne font que reprendre la formulation de l'alinéa 7 de l'article 8 : il s'agit de communes ou de communautés de communes « dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 ».

La Commission adopte les deux amendements identiques.

En conséquence, l'amendement CD 146 de M. Claude Bodin n'a plus d'objet.

M. Yanick Paternotte. J'aurais préféré que l'amendement CD 146, qui tend à ajouter à la composition du conseil de surveillance des représentants des parlementaires, fasse l'objet d'une discussion commune avec les amendements CD 325 et CD 53.

M. le président Christian Jacob. Vous pourrez le présenter de nouveau pour la séance publique.

La Commission est saisie de l'amendement CD 353 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence, qui vise à reporter la création du comité chargé de représenter les communes et les EPCI après la parution du décret en Conseil d'État décrivant le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

M. Daniel Goldberg. Le collège des intercommunalités et celui des communes potentiellement membres des différents conseils changeront chaque fois qu'un contrat de développement territorial sera signé. Il faudra donc chaque fois les réunir pour désigner leurs représentants. Convenez que la procédure est lourde !

M. le président Christian Jacob. Le mode de sélection sera fixé par décret.

M. Yanick Paternotte. Je propose de modifier l'amendement en ajoutant, après les mots : « des représentants de l'État », les mots : « , du Parlement ».

M. le rapporteur. Je suis d'accord.

La Commission adopte l'amendement modifié.

Elle examine ensuite deux amendements identiques, CD 76 du rapporteur et CD 296 de Mme Annick Lepetit.

M. le rapporteur. Mon amendement vise à supprimer l'alinéa 6 de l'article 8 par cohérence avec la réécriture de l'alinéa 9 proposée dans un amendement que nous examinerons tout à l'heure.

Mme Annick Lepetit. Je propose la même suppression, mais pas pour les mêmes raisons.

La Commission adopte les deux amendements identiques.

En conséquence, l'amendement CD 54 du rapporteur pour avis n'a plus d'objet.

La Commission adopte ensuite deux amendements identiques, CD 77 du rapporteur et CD 55 du rapporteur pour avis, tendant à supprimer, à l'alinéa 7 de l'article 8, le mot : « consultatif ».

Puis elle examine l'amendement CD 294 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement vise précisément à assurer la consultation des acteurs concernés, en particulier Paris métropole, le conseil économique et social régional, des personnalités qualifiées, le STIF, des représentants des usagers des transports, ainsi que RFF.

M. Christophe Caresche. L'idée de cet amendement nous est venue lors d'une discussion avec RFF. Il serait de bonne méthode que les acteurs et opérateurs en matière de transport puissent au moins se retrouver dans un comité consultatif. On a choisi de ne pas intégrer le STIF au dispositif, mais je ne vois pas quel problème il y aurait à ce qu'il participe à ce comité.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Tout le monde pourra s'exprimer à travers la Commission nationale du débat public.

M. Christophe Caresche. Ce n'est pas elle qui fera les choix techniques !

M. le rapporteur. Les instances citées dans l'amendement ne sont pas directement parties prenantes au réseau automatique qui est l'objet du texte.

M. François Pupponi. S'il y a bien une instance concernée, c'est le STIF. Pourquoi « bunkériser » les choses à ce point ?

Mme Annick Lepetit. Vous invoquez le débat conduit par la Commission nationale du débat public, monsieur le rapporteur, mais vous avez vous-même amendé l'article 3 en y ajoutant la liste des instances et personnalités qui pourraient s'exprimer lors de ce débat. Puisque l'on en est à ce degré de spécification, il faut qu'il en soit de même dans tous les articles.

M. le rapporteur pour avis. Conformément aux amendements qui viennent d'être adoptés, le comité n'est plus « consultatif » : les représentants y ont voix délibérative.

En outre, la région Île-de-France, qui est majoritaire au STIF, siège au conseil de surveillance. En d'autres termes, le STIF est représenté par sa collectivité de tutelle.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Le rôle du comité des représentants est peu clair dès lors que celui-ci n'est plus « consultatif ». Faut-il comprendre que le décret en Conseil d'État fixera ce rôle ?

M. le rapporteur. Nous avons intégré le STIF dans le dispositif puisque l'article 2 prévoit sa consultation dans l'élaboration du schéma d'ensemble. À l'évidence, associer Paris métropole serait hors sujet.

M. Christophe Caresche. Et RFF ?

M. le rapporteur. En outre, nous pourrions reparler du rôle du comité à l'occasion de l'amendement suivant.

La Commission rejette l'amendement CD 294.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 354 du rapporteur.

M. le président Christian Jacob. Nous pouvons considérer que l'amendement CD 354 a été défendu par le rapporteur...

M. Daniel Goldberg. Cet amendement ne précise nullement le rôle du comité contrairement à ce que vient d'affirmer le rapporteur : il indique seulement que ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État.

M. le rapporteur. L'exposé sommaire précise que le comité a vocation à représenter les communes et les EPCI concernés par le réseau de transport public du Grand Paris.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je le répète, la mission du comité n'est pas déterminée. Seul le rôle du représentant du comité au conseil de surveillance est spécifié.

M. le rapporteur. Le décret apportera ces précisions.

M. le président Christian Jacob. Le secrétaire d'État nous le confirmera au besoin en séance publique afin de clarifier les choses.

La Commission adopte cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 195 de M. Serge Grouard.

M. le rapporteur. Cet amendement, que j'ai cosigné, tend à élargir le comité aux collectivités territoriales périphériques au Grand Bassin parisien, en particulier à un représentant issu de l'Association des villes du Grand Bassin parisien.

M. Daniel Goldberg. L'amendement reprend l'expression « comité consultatif ». Il conviendrait à tout le moins de supprimer l'adjectif « consultatif ».

On voit bien que le seul objet de cette instance est, comme il est précisé à l'alinéa 8, de désigner un délégué qui assiste de droit aux réunions du conseil de surveillance. Dans ces conditions, mieux vaudrait parler de « collègue ».

M. le président Christian Jacob. Sans doute serait-il utile que le rapporteur reprenne la série d'amendements consacrés à ce sujet, et éventuellement redépose un amendement pour la séance publique. Nous le réexaminerions alors dans le cadre de l'article 88 du Règlement.

M. le rapporteur pour avis. Je m'interroge sur la constitutionnalité de la mention « en particulier issu de l'Association des villes du Grand Bassin parisien ».

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Les instances représentatives susceptibles de s'exprimer sur le sujet sont nombreuses. Pourquoi faire primer celle-ci ?

M. le rapporteur. Je préfère retirer l'amendement.

L'amendement CD 195 est retiré.

La Commission adopte ensuite deux amendements identiques de conséquence, CD 78 du rapporteur et CD 56 du rapporteur pour avis.

Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette l'amendement CD 295 de Mme Annick Lepetit, tendant à prévoir qu'un représentant du STIF assiste de droit aux réunions du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

Elle examine ensuite l'amendement CD 79 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à préciser la teneur du décret qui fixera les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire : attributions et mode de fonctionnement prévus par les articles du code de commerce applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris », nombre, conditions et modalités de désignation des membres du conseil de surveillance, conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales.

M. Daniel Goldberg. Il paraît étrange de se référer au code de commerce pour définir le fonctionnement d'un établissement public. Cette référence avait été supprimée en même temps que l'alinéa 6, mais elle réapparaît ici. Vous ne modifiez nullement le texte !

La Commission adopte cet amendement.

En conséquence, l'amendement CD 57 du rapporteur pour avis n'a plus d'objet.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Les articles du code de commerce que le texte mentionne ont trait aux sociétés anonymes. Il faut que chacun le sache : ce n'est pas un hasard ! Au demeurant, c'est ce qui explique les dispositions du projet concernant les pouvoirs du commissaire du Gouvernement, notamment en ce qui concerne les filiales : le fait d'exercer des compétences dans une société anonyme pose un problème pour l'État car ce régime ne donne pas compétence à ses actionnaires pour agir de la sorte. Fallait-il s'engager dans un dispositif aussi particulier du point de vue juridique ?

M. Christophe Caresche. Si l'État est majoritaire dans la Société du Grand Paris, pourquoi préciser cette possibilité d'opposition ?

M. le rapporteur pour avis. C'est le cas dans tous les établissements publics.

M. Christophe Caresche. Parce que l'État n'y est pas majoritaire !

La Commission adopte l'article 8 ainsi modifié.

Article 9

Ressources et catégories de dépenses de l'Établissement

L'article 9 définit la dizaine de catégories de ressources à caractère budgétaire ou fiscal, dont pourra bénéficier la SGP. Sont ainsi cités :

- les dotations, **subventions** et participations publiques ;
- les **emprunts** sur les marchés financiers ;
- la **participation** des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares ;
- le produit de **redevances** de toute nature ainsi que des dons et legs.

Les modalités de financement du projet du Grand Paris seront précisées dans la loi de finances pour 2010 ou dans une loi de finances rectificative ultérieure. Les estimations disponibles évaluent la prise en charge par la Société du Grand Paris à un peu plus de 20 milliards d'euros dont environ 4 milliards de dotations d'Etat, le solde étant financé par l'emprunt.

Certes le plan de financement des infrastructures à réaliser n'est pas encore bouclé. D'ailleurs, c'est en toute logique que le projet de loi ne contient aucune indication chiffrée car il n'est pas le cadre pour cela. Il aurait été souhaitable que l'étude d'impact annexée au projet de loi soit plus précise dans ce domaine. En fait, seul le rapport présenté par notre collègue Gilles Carrez sur le « Financement du projet de transports » du Grand Paris esquisse les besoins d'investissement et de fonctionnement selon les périodes, évalue les ressources

fiscales, les redevances ou les contribution diverses et souligne l'importance attendue de la valorisation foncière.

La part respective des diverses catégories de ressources de la SGP évoluera avec le temps, le produit des redevances de toute nature augmentant au fur et à mesure que les infrastructures seront réalisées.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 297 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Par cet amendement, nous proposons d'exclure des ressources de la Société du Grand Paris les ressources financières destinées à l'exploitation des transports publics, en particulier le versement transport.

En outre, si la loi d'orientation des transports intérieurs dispose que l'autorité organisatrice définit la politique tarifaire, elle ne fait pas mention du produit des amendes. Nous souhaitons évidemment sanctuariser ces recettes en même temps que toutes celles du STIF. La mission Carrez avait d'ailleurs proposé l'augmentation du montant des amendes au profit du STIF.

M. le rapporteur. Je voudrais tout d'abord répondre à M. Le Bouillonnet. La Société du Grand Paris n'est pas une société anonyme, mais un établissement public à caractère industriel et commercial...

M. Daniel Goldberg. Mais que vous faites fonctionner comme une société anonyme !

M. le rapporteur. S'agissant de l'amendement, mon avis est défavorable car il est en partie satisfait par l'amendement CD 147 que nous avons adopté ce matin et qui tend à cloisonner les financements. Quant aux autres dispositions, elles relèvent de la loi de finances.

La Commission rejette l'amendement CD 297.

Elle examine ensuite l'amendement CD 298 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement tend à supprimer l'alinéa 4 de l'article 9 afin de limiter la Société du Grand Paris – dont le fonctionnement, on l'a bien compris, s'apparentera à celui d'une société anonyme – à la réalisation des infrastructures, à l'exclusion des opérations d'aménagement. En effet, l'objet de la SGP n'est pas de se substituer aux établissements publics d'aménagement relevant de l'autorité de l'État. À moins de considérer que ces établissements n'ont plus compétence, on risque d'avoir plusieurs structures publiques s'occupant de l'aménagement en Île-de-France.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Le rôle des aménageurs visé à l’alinéa 4 de l’article 9 est précisément de financer des équipements publics, telles les gares.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle adopte successivement trois amendements du rapporteur : l’amendement CD 350, visant à corriger une erreur de référence, et les amendements rédactionnels CD 34 et CD 35.

Elle adopte ensuite l’article 9 ainsi modifié.

Article 10

Régime des biens nécessaires au réseau du Grand Paris

Le premier paragraphe (I) pose le principe selon lequel les biens de toute nature ⁽¹⁾ nécessaires à la constitution puis à l’exploitation du réseau du Grand Paris sont immédiatement transférés, **en pleine propriété et gratuitement**, à la SGP.

Ces biens peuvent être :

- mis à disposition : (ce sera par exemple le cas des terrains) ;
- acquis (cas des matériels divers) ;
- ou réalisés par des tiers, qu’il s’agisse de l’État, des collectivités, de la RATP, de RFF, de la SNCF, ... (on peut citer à cet égard le cas des ouvrages).

Selon le principe ainsi posé, le mode d’acquisition ou de réalisation des biens constitutifs du réseau est sans conséquence sur leur régime de propriété, puisqu’ils entrent immédiatement et à titre gratuit dans le patrimoine de la SGP.

Aux termes du deuxième paragraphe (II), l’État et ses établissements publics, les collectivités territoriales, leurs groupements – ainsi que les sociétés publiques dont les capitaux sont détenus par l’État – **peuvent** transférer à titre gratuit et sans frais le foncier public nécessaire à l’accomplissement des missions de service public de la SGP.

Votre Rapporteur est attentif à la préoccupation, exprimée par certains commissaires, que les apports fonciers au profit de la SGP ne s’exercent pas au détriment de la construction de programmes de logements sociaux.

Le troisième paragraphe (III) recense les ouvrages publics qui entrent dans **le domaine privé** de la SGP. Il s’agit pour l’essentiel :

(1) biens immobiliers ou mobiliers, terrains, installations, ouvrages...

- des parkings des gares ;
- des commerces qui participent à l'animation des gares ;
- des locaux d'activité situés à l'intérieur des gares, sous réserve, bien entendu, qu'ils ne soient pas affectés au service public de transport.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 299 de Mme Annick Lepetit, tendant à supprimer l'article 10.

Mme Annick Lepetit. Nous souhaitons que soit supprimé cet article qui permet une spoliation des biens publics en prévoyant que la Société du Grand Paris pourra récupérer à titre gratuit des terrains appartenant à l'État ou à des entreprises publiques.

M. Christophe Caresche. Il est vrai que certaines institutions ont tendance à pratiquer une rétention de terrains parfois injustifiée. Nous le voyons bien à Paris.

Mais le dispositif proposé n'ira pas sans problèmes. À titre d'exemple, RFF a passé il y a quelques mois un accord avec l'État pour valoriser ses terrains et dégager ainsi un montant d'un milliard d'euros qui sera affecté à l'amélioration du réseau national. Si, demain, la Société du Grand Paris a besoin de tel ou tel terrain appartenant à RFF, qu'advient-il de cet accord ? Comment arbitrera-t-on le conflit ? La SNCF a elle aussi exprimé son inquiétude.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Que fera une collectivité territoriale confrontée à la contrainte énoncée au II de l'article 10 ? Le problème a une dimension quasi constitutionnelle.

M. François Pupponi. La question est de savoir quelle sera l'action de la Société du Grand Paris. Le sentiment que l'on retire de la lecture de cet article et des suivants est celui d'un passage en force. Cela rappelle le transfert de la propriété du STIF à la RATP, à la faveur d'un amendement du Gouvernement. En tout état de cause, nous avons besoin de précisions. Le texte ne semble même pas mettre en relation la captation du terrain avec un projet défini. Il donne à la Société du Grand Paris une possibilité exorbitante du droit commun.

M. Daniel Goldberg. Avec cet article, nous abordons directement la question du bouclage financier de l'opération. Pour rembourser l'emprunt, on risque de favoriser l'étalement urbain en recherchant à tout prix la valorisation financière de certains terrains. Ceux qui sont mentionnés au III de l'article seront peut-être le seul moyen, pour l'établissement public, de parvenir à l'équilibre financier.

J'ai bien noté que ces transferts sont une possibilité et non une obligation, mais le rapport de force est inégal entre une collectivité territoriale et l'État promettant, à travers la Société du Grand Paris, un avenir radieux. Les surfaces concernées étant considérables, on risque une vaste privatisation de l'espace public, notamment autour des gares, et les aménageurs que sont les élus locaux seront déposés.

M. le rapporteur. Parler de « spoliation » est excessif. Aux termes de l'alinéa 5, le transfert se fera sur la base du volontariat.

Quant aux éventuels arbitrages avec RFF, la SNCF ou la RATP, ils doivent être rendus au niveau de l'État.

M. Christophe Caresche. L'accord entre l'État et RFF est donc remis en cause.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Nous avons bien noté l'emploi du verbe « pouvoir », mais la question est celle de la validité des transferts ainsi opérés, en particulier s'agissant d'une collectivité locale. Tout dépend de la façon dont celle-ci est entrée en possession du bien considéré. Si elle a exercé son droit de préemption, elle a dû motiver sa décision par un intérêt précis, spécifié lors de la préemption. Dès lors, un tiers pourrait considérer qu'il n'y a pas conformité entre la cause ayant généré la préemption et la destination ultérieure du bien. Ma crainte est donc qu'une délibération ayant entraîné le transfert du bien à la Société du Grand Paris ne fasse l'objet d'un recours.

M. François Pupponi. L'article 10 pose en fait deux problèmes. Il dispose en effet que les biens acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de la Société du Grand Paris seront transférés en pleine propriété à cet établissement, et ce à titre gratuit, en application de l'alinéa 3. Mais si le bien en question est un terrain appartenant à une collectivité territoriale, je ne suis pas sûr qu'il puisse être mis gratuitement à la disposition d'une société relevant du code de commerce. Il peut être transféré à une autre collectivité territoriale, mais peut-il l'être à un établissement public à caractère industriel et commercial ? Je comprends la nécessité pour la Société du Grand Paris de récupérer des terrains en pleine propriété. Mais il convient de vérifier la validité juridique de cette disposition.

*

* *

Dans sa séance du 12 novembre 2009, la Commission a poursuivi, sur le rapport de M. Yves Albarello, l'examen des articles du projet de loi relatif au Grand Paris (n°1961).

La Commission rejette l'amendement CD 299.

M. Yves Albarello, rapporteur. L'amendement CD 36 est rédactionnel.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 229 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. L'article 10 prévoit que l'État, les collectivités territoriales et les établissements publics transfèrent en pleine propriété à l'Établissement public du Grand Paris les biens nécessaires à l'exercice de ses missions. Nous proposons d'exclure de ce dispositif les terrains nécessaires à la construction de logements sociaux.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Pour éviter les spoliations, l'article 10 ouvre une possibilité, sans que ce transfert ne soit obligatoire...

M. Daniel Goldberg. Le législateur ne saurait empêcher la construction de logements sociaux dans un périmètre restreint autour des gares.

M. le rapporteur. Nous examinerons tout à l'heure un amendement visant à la permettre.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 10 ainsi modifié.

Article 11

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

L'article 11 dispose qu'une participation au profit de la SGP sera demandée aux établissements publics d'aménagement, mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme, dont les réalisations bénéficieront du réseau de transport public du Grand Paris.

Cette participation sera modulée en fonction du profit tiré de la réalisation du réseau et ses modalités seront fixées par décret en Conseil d'État.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 300 de Mme Annick Lepetit, visant à supprimer cet article.

M. Daniel Goldberg. Nous proposons de supprimer cet article qui organise une ponction sur les Établissements publics d'aménagement, qui pourraient se trouver en quelque sorte dépossédés par la société du Grand Paris.

M. le rapporteur. Avis défavorable, en cohérence avec l'adoption de l'amendement CD 311 rectifié. Les établissements publics d'aménagement doivent participer au financement de l'infrastructure.

M. Daniel Goldberg. Vous nous avez expliqué que les collectivités locales ne participeraient en aucun cas au schéma de transport défini par le Gouvernement. Or, les ressources des établissements publics d'aménagement proviennent des collectivités territoriales : celles-ci seront donc obligées de verser une participation spécifique !

M. le rapporteur. Vous confondez établissements publics nationaux et locaux.

M. Daniel Goldberg. L'EPAMAR – Établissement public d'aménagement pour le développement économique de la Marne – et l'EPA Plaine de France sont financés en partie par les collectivités territoriales – villes, établissements publics de coopération intercommunale, communautés d'agglomérations, conseils généraux et région. Cet article va les obliger à participer au financement du futur métro.

M. le rapporteur. Les établissements locaux ne sont pas visés par l'article L. 321.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD 37 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD 301 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Avec cet article, qui concerne l'ensemble des établissements publics, les collectivités territoriales participeront au financement des établissements publics nationaux.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 11 ainsi modifié.

TITRE III
RÉALISATION ET GESTION
DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Comprenant six articles, le titre III vise à organiser les relations entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et les grands opérateurs de transports en Île-de-France, la RATP, la SNCF et RFF, dans le domaine des compétences exclusives attribuées à ces établissements, en particulier celle de gestionnaires d'infrastructures.

Article 12

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

Il s'agit d'un article de principe sans contenu normatif d'application directe mais d'une importance essentielle puisqu'il dispose que la SGP exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 du présent texte.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 302 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Nous proposons de confier la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement au STIF et non, comme le prévoit l'article, à la Société du Grand Paris.

M. le rapporteur. L'opération étant conduite par l'État, il n'y a pas lieu de confier la maîtrise d'ouvrage au STIF ; nous avons par ailleurs adopté à l'article 2 un amendement visant expressément à ce que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ne puisse être établi qu'après consultation du STIF. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 12 sans modification.

Article 13

Conventions de co-maîtrise d'ouvrage

L'article s'inspire des dispositions de la loi MOP ⁽¹⁾ pour ce qui concerne les conventions de co-maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, lorsque la réalisation d'une infrastructure :

- incombe à plusieurs maîtres d'ouvrage – dont la SGP - relevant du contrôle de l'Etat ⁽²⁾,
- **et** qu'il est fait usage de l'article 2 de la loi MOP pour transférer par convention la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des acteurs,
- **alors**, il reviendra à la SGP de désigner le maître d'ouvrage commun de l'opération.

En application du principe d'interdiction de toute tutelle d'un établissement public sur une autre structure publique ou sur des collectivités territoriales, il est en effet inenvisageable que la loi impose la SGP comme maître d'ouvrage commun de ce type d'opération.

*

* *

La Commission examine l'amendement rédactionnel CD 38 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. Daniel Goldberg. En matière de maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris sera à la fois juge et partie.

M. le rapporteur. Cela n'a rien d'anormal, puisque l'État pilotera l'opération !

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 13 ainsi modifié.

(1) le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée

(2) il ne peut s'agir que d'établissements publics de l'Etat ou d'entités détenues ou contrôlées par l'Etat

Article 14

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

Le premier paragraphe (I) confie de manière impérative et automatique à la RATP, à la SNCF ou à RFF toute mission d'étude ou d'assistance liée à la réalisation des infrastructures et des matériels destinés au réseau du Grand Paris.

Chacun de ces établissements publics détenant, dans son domaine de compétence, un droit exclusif pour gérer les lignes et réseaux ferroviaires en Île-de-France, il n'est pas envisageable d'apporter des modifications substantielles à ce réseau sans les y associer. Cette exigence obéit notamment à des impératifs techniques, de sécurité, d'interopérabilité, de fiabilité, de disponibilité, de compatibilité technique et de continuité du service public.

L'« eurocompatibilité »⁽¹⁾ de ce dispositif de dévolution automatique à des partenaires identifiés est décrite dans l'exposé des motifs du présent texte.

Une convention entre, d'une part, la SGP, et, d'autre part, la RATP, la SNCF ou RFF stipulera :

- le contenu des missions d'étude ou d'assistance visées au présent article ;
- les modalités d'exécution de chaque mission ;
- pour chacune d'entre elles, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par la SGP à son cocontractant – cette rémunération devant, aux termes de l'article, tenir compte de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

Sur le même fondement qu'au paragraphe précédent, le deuxième paragraphe (II) de l'article 14 dispose que les opérations visant à développer, prolonger ou étendre les lignes et ouvrages existants ne peuvent être techniquement confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, qu'il s'agisse de la RATP, de la SNCF ou de RFF. A ce titre, à l'instar de ce qui est prévu pour la création de lignes ferroviaires ou d'ouvrages, la SGP pourra recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier à l'un de ces établissements publics des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur les opérations d'extension ou de développement de lignes ou d'ouvrages.

Là encore, une convention précisera :

- le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats de maîtrise d'ouvrage ;

(1) cf. en particulier la conformité avec la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux

- les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par la SGP sur son cocontractant (RATP, SNCF, RFF) aux différentes phases de l'opération d'extension ou de prolongement ;
- les modalités de rémunération du cocontractant ;
- le mode de financement de l'infrastructure considérée ;
- les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des lignes, ouvrages ou installations concernés sont subordonnées à l'accord préalable de la SGP.

Le troisième paragraphe (III) de l'article précise que les rapports établis entre la SGP et ses cocontractants – RATP, SNCF ou RFF – ne sont pas régis par les dispositions de la loi MOP du 12 juillet 1985, précitée.

Votre Rapporteur a donné un avis favorable à l'adoption de plusieurs amendements visant à préciser l'article 14 et à le rendre plus lisible, pour insister notamment sur le fait que le recours à une procédure négociée était strictement encadré et limité aux dérogations précitées.

L'article a donc été complété d'un premier alinéa disposant que « *Les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 sont conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ».*

Ce principe étant clairement posé, les dérogations au profit exclusif de la SNCF, ou de RFF, ou de la RATP sont strictement limitées, le contenu des conventions justifiant le recours aux procédures dérogatoires étant en outre enrichi et complété.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 190 de M. Yanick Paternotte, qui fait l'objet du sous-amendement CD 351 du rapporteur.

M. Yanick Paternotte. Cet amendement réaffirme le principe d'égalité d'accès aux marchés dans le domaine de l'ingénierie.

Je présente également l'amendement CD 191, qui prévoit que les motifs du recours à la procédure dérogatoire d'urgence seront précisés dans une convention.

M. le rapporteur. Je suis favorable à ces deux amendements, sous réserve, pour le premier, de l'adoption du sous-amendement visant à supprimer la deuxième phrase de l'amendement.

M. Yanick Paternotte. Cela en modifierait le sens !

M. le rapporteur. Le premier alinéa de l'article 14 est plus précis que la deuxième phrase de l'amendement proposé.

M. Yanick Paternotte. J'accepte la proposition du rapporteur, tout en me réservant la possibilité de revenir ultérieurement sur ce point.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement vise à libéraliser plus encore les transports publics. Cela va intéresser les salariés de la RATP !

M. Patrice Calmèjane. Il ne s'agit que d'appliquer les normes européennes en matière de marchés publics.

*La Commission **adopte** le sous-amendement, de même que l'amendement, ainsi sous-amendé.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 352 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tire la conséquence du sous-amendement précédemment adopté.

*La Commission **adopte** l'amendement CD 352, puis l'amendement de cohérence CD 191.*

*Elle **adopte** l'article 14 ainsi modifié.*

Article 15

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

Aux termes de l'article 15, la SGP **pourra** décider, pour les opérations du Grand Paris **qu'elle détermine**, déroger à la loi MOP pour déléguer la maîtrise d'ouvrage.

A cet effet, la « Société du Grand Paris » devra préalablement :

- veiller à la faisabilité et à l'opportunité des opérations considérées ;
- en déterminer la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle ;
- en assurer le financement, sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué.

Il appartiendra au maître d'ouvrage délégué de choisir le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, d'en assurer lui-même ou d'en faire assurer la maîtrise d'œuvre et de conclure, pour son propre compte, les contrats portant sur les études et l'exécution des travaux.

Votre Rapporteur approuve un amendement visant à restreindre la possibilité, pour le maître d'ouvrage délégué, d'assurer lui-même la maîtrise d'œuvre, aux cas visés à l'article 40. 3 c) de la directive n°2004/17 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, laquelle stipule que « *les entités adjudicatrices peuvent recourir à une procédure sans mise en concurrence préalable lorsqu'en raison de sa spécificité technique, artistique, ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le marché ne peut être exécuté que par un opérateur économique déterminé* ».

Cet amendement lève en effet une ambiguïté en précisant que c'est bien dans un nombre restrictif de cas que le maître d'ouvrage délégué peut intervenir en matière de maîtrise d'œuvre.

*

* *

Après avis favorable du rapporteur, *la Commission adopte l'amendement CD 192 de M. Yanick Paternotte.*

Puis elle adopte l'article 15 ainsi modifié.

Article 16

Recours étendu aux contrats de partenariat

L'article décrit les conditions dans lesquelles la SGP pourra recourir à un contrat de partenariat conclu en vertu des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 relative aux contrats de partenariat).

Dans le cas où la SGP choisira de recourir à ce type de contrat pour réaliser des infrastructures ou mettre à disposition des matériels, le contrat de partenariat pourra également porter sur **l'entretien et le renouvellement** des lignes, ouvrages, installations et matériels, **à l'exception de la gestion du trafic et des circulations**, régis par l'ordonnance du n° 59-151 du 7 janvier 1959, précitée.

Dans cette hypothèse, le contrat ou la convention de partenariat comportera de manière obligatoire des stipulations visant à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

*

* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 39 et CD 40, du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 16 **ainsi modifié**.*

Article 17

Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Le premier paragraphe (I) dispose que la RATP, après réception des ouvrages, gère les nouvelles lignes et les nouveaux réseaux du Grand Paris, à l'exception :

- de celles confiées en gestion à un partenaire relevant d'un partenariat public-privé (PPP) ;
- **ou** de celles qui restent gérées par RFF, lequel en est propriétaire en vertu du fait qu'elles relèvent du réseau ferré national (RFN) (note : la question du matériel roulant sur ces sections du RFN est implicitement réglée par le monopole confié à la SNCF par l'article 18 de la LOTI)

L'alinéa 3 du I prévoit que le STIF reçoit en pleine propriété les matériels roulant sur les infrastructures ferroviaires urbaines. Puis, il les met à la disposition des exploitants, ce qui peut signifier :

- soit qu'il en assure lui-même l'entretien contre rémunération de l'exploitant ;
- soit qu'il en confie directement l'entretien et l'exploitation à l'exploitant désigné au terme d'une procédure de mise en concurrence prise en application du règlement dit OSP.

L'alinéa 4 du I traite du devenir des contrats passés par la SGP dans le cadre des contrats de réalisation des infrastructures.

Lorsque ces contrats comprennent des stipulations relatives à l'entretien ou au renouvellement des ouvrages et installations, la RATP, RFF ou l'exploitant – soit directement, soit *via* le STIF – sont subrogés aux obligations de la SGP, en particulier à l'égard des fournisseurs.

Le deuxième paragraphe (II) renvoie à un décret en Conseil d'État pour préciser les modalités d'application du paragraphe précédent, en particulier pour ce qui concerne les conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes.

Le troisième paragraphe (III) complète l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée pour désigner la RATP en tant que gestionnaire technique des lignes et réseaux ferroviaires en IDF, sans préjudice des compétences reconnues à RFF sur le réseau ferré national (RFN).

Cette mission de gestion technique s'applique :

- au réseau existant ;
- aux futures infrastructures ferroviaires du Grand Paris, **dès lors qu'elles ne seront pas incorporées au RFN**, comme dans le cas d'Eole.

La loi dispose que la gestion des trafics et des circulations sur les infrastructures dont elle assure la gestion technique relèvera aussi de la compétence de la RATP, même pour ce qui concerne les métros automatiques.

Pour les infrastructures confiées à plusieurs exploitants (cas de certaines sections de la ligne 14 prolongée), la RATP exercera la fonction de régulateur des circulations.

Le III prévoit aussi que l'accès à l'infrastructure gérée par la RATP est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires, sans préciser toutefois si la responsabilité de cette garantie incombe à la RATP elle-même, au STIF ou à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) qui sera instituée courant 2010 en vertu de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, dont l'adoption par le Parlement est imminente.

Votre Rapporteur a cosigné avec M. Gilles Carrez, auteur du rapport précité sur le financement du projet de transports du Grand Paris, un amendement visant à distinguer plus clairement que dans le texte initial les missions relevant de la gestion de l'infrastructure de celles qui sont liées à l'exploitation du réseau. Il s'agit d'éviter que la désignation de la RATP en tant que gestionnaire du réseau ne fasse obstacle à l'entrée de nouveaux exploitants, conformément aux exigences communautaires.

La réécriture du troisième paragraphe de l'article 17 proposé par cet amendement vise :

- à poser le principe de la séparation juridique entre l'activité de gestion technique de l'infrastructure et celle d'exploitation du service, ce qui implique la tenue de bilans et de comptes séparés, ainsi que l'interdiction de subventions croisées pour garantir une parfaite étanchéité entre les deux activités ;

- à élargir les missions de contrôle indépendant exercées par la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au réseau de métro en Île-

de-France, de manière à éviter que la RATP ne soit à la fois gestionnaire, exploitant et régulateur ;

- à confier expressément à la RATP les missions de gestionnaire jusqu'à la date d'ouverture à la concurrence du réseau de métro, au plus tard en 2039 ;

- à exclure les charges financière et assimilées (loyers PPP, redevances de crédit-bail sur les infrastructures, etc.) de la base de calcul de la redevance facturée au STIF par le gestionnaire d'infrastructure.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 328 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est destiné à faire apparaître clairement la distinction entre le réseau de transports par métro automatique et le réseau ferré national.

M. Daniel Goldberg. Nous avons adopté à l'article 2 un amendement évoquant l'interconnexion entre les deux réseaux, pourquoi interdire à RFF d'en reprendre la gestion, y compris dans ce cadre ?

M. le rapporteur. Aucun bien ne sera transféré à RFF.

La Commission adopte l'amendement CD 328 et l'amendement CD 44 n'a ainsi plus d'objet.

La Commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 45 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 196 de M. Gilles Carrez et du rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, serait-il possible de réserver cet amendement, dont je suis co-signataire, en attendant l'arrivée parmi nous de Gilles Carrez ?

Mme Annick Lepetit. En matière de transports en Île-de-France, il faut non seulement améliorer l'existant mais également financer les projets en cours. Il serait sans doute intéressant d'entendre Gilles Carrez, d'autant que nous avons fait référence à plusieurs reprises à son rapport, mais cet amendement ne concerne pas le fond du projet puisqu'il porte essentiellement sur la RATP.

M. Daniel Goldberg. Selon notre règlement, la réserve de la discussion s'applique aux articles, pas aux amendements. De plus, celui-ci est cosigné par le rapporteur : rien ne s'oppose donc à ce que nous l'examinions.

M. le président Christian Jacob. Je suis surpris de ces remarques, car nos collègues du groupe SRC ont manifesté à plusieurs reprises le souhait d'entendre M. Gilles Carrez. Mais il est vrai que nous pouvons examiner maintenant cet amendement.

M. Yanick Paternotte. Mon amendement CD 189, qui tend à revenir à la rédaction initiale de l'article, est condamné à tomber du fait de l'adoption de l'amendement CD 196. Je souhaite donc le transformer en sous-amendement rectifié.

M. le rapporteur. Madame Lepetit, s'agissant du STIF, nous avons toujours été d'accord sur deux points : l'étanchéité des financements et le « petit équilibre ». C'est pourquoi nous prévoyons d'exclure de la base de calcul de la redevance facturée au Syndicat des transports d'Île-de-France les charges financières et assimilées, les loyers et redevances de crédit bail sur les infrastructures. Pour la lisibilité, nous avons choisi de distinguer juridiquement les activités de gestion et d'exploitation de l'infrastructure. Lorsque nous les avons reçus, les personnels du STIF se sont dits très préoccupés par le transfert des charges financières. Cet amendement répond parfaitement à leur préoccupation.

M. Daniel Goldberg. Monsieur le rapporteur, je m'étonne que vous fassiez état d'une rencontre avec les personnels du STIF. Si nous avons entendu le directeur général d'une intercommunalité, aurait-on tenu compte de ses remarques pour rédiger un amendement ? Par ailleurs, Jean-Paul Huchon a été auditionné ici même en tant que président non pas de la région Île-de-France mais du STIF. C'est avec lui que vous auriez dû évoquer de tels amendements et non avec des membres du personnel.

Cet article, loin de sécuriser les procédures, remet profondément en cause les activités de gestion et d'exploitation de l'ensemble du secteur des transports publics de voyageurs en Île-de-France, ainsi que les relations entre les acteurs. Ce n'est pas de bonne méthode.

Mme Annick Lepetit. Outre que cet amendement va bien au-delà de ce que le Règlement européen OSP impose, il est en contradiction avec la disposition que nous a fait voter M. Dominique Bussereau dans le projet portant création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF. Le monopole de la RATP ayant été prolongé pour les trente prochaines années, pourquoi une telle précipitation ?

Enfin, cet amendement remet profondément en cause la structure même de l'entreprise RATP, sans qu'aucune discussion ait été engagée ni avec la direction ni avec les représentants du personnel.

La séparation entre les activités de gestionnaire et d'exploitant ressemble à ce que fut la création de RFF pour la SNCF. Une mutation profonde de la RATP n'a vraiment pas sa place dans le projet relatif au Grand Paris.

M. le rapporteur. Je suis, monsieur Daniel Golberg, administrateur du STIF... Cet amendement respecte le principe de séparation juridique entre les activités de gestion et d'exploitation, il élargit les missions à la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires, il confie à la RATP la mission de gestionnaire et il assure l'étanchéité des financements pour préserver le STIF.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale. Au nom du Gouvernement, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Je souhaite pour ma part que le rapporteur le maintienne car il me semble « frappé au coin du bon sens ». Le Gouvernement pourra toujours, au cours des navettes, nous présenter un texte quelque peu modifié.

Le contrôle de l'autorité de régulation est conforme à l'esprit de la loi ARAF. Quant à la possibilité d'exclure les charges financières assimilées, elle présente un grand intérêt pour le STIF.

M. le rapporteur. Je maintiens cet amendement.

Mme Annick Lepetit. L'intervention du secrétaire d'État est parfaitement logique. La vice-présidente du conseil d'administration du STIF que je suis doute de l'opportunité de cette mesure. Certes, il était important dans ce texte de réaffirmer le rôle du STIF et surtout d'assurer la connexion des réseaux de transports. Cet amendement n'a strictement rien à voir avec cela, c'est un cavalier législatif. Mais nous aurons sans doute bientôt l'occasion de débattre de l'entreprise RATP...

M. Yanick Paternotte. Mon sous-amendement CD 189 rectifié vise à ajouter, à la dixième phrase de l'alinéa 7, « *après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires* ».

La Commission adopte successivement le sous-amendement CD 189 rectifié et l'amendement CD 196, ainsi sous-amendé.

Puis elle adopte l'article 17 ainsi modifié.

TITRE IV

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJET D'AMÉNAGEMENT

Le titre IV comprend les articles 18 et 19 du projet de loi. Il s'agit de dispositions permettant d'associer directement les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale aux projets de développement économique et aux projets d'aménagement des périmètres soit au voisinage immédiat des gares du réseau de métro automatique, soit sur le territoire défini pour le développement du pôle de Paris-Saclay.

A cette fin, les collectivités territoriales et les EPCI de la région Île-de-France concernés pourront conclure des contrats de développement territorial avec l'Etat (article 18). Afin de faciliter et d'accélérer la réalisation des travaux d'infrastructures et des projets d'aménagement définis dans ces contrats, les collectivités territoriales pourront recourir à des contrats particuliers, proches des contrats de partenariat (article 19).

Article 18

Contrats de développement territorial

Cet article du projet permet la signature de contrats de développement territorial autour des gares du réseau de transport du Grand Paris et dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay.

Ces contrats pourront être passés entre l'État et les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale concernés par les opérations d'aménagement. Il vise ainsi à conférer aux collectivités territoriales d'Île de France concernées par la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris le statut d'acteurs à part entière de leur développement futur. Il s'agit d'instituer un véritable partenariat avec l'État au service de l'essor des périmètres ainsi définis, tout en ayant pour objectif de renforcer dans un même temps, l'attractivité du territoire national. L'ambition est clairement affichée : mettre à la disposition des acteurs de ce développement, État d'une part, communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part, le cadre contractuel et les outils nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie propre à favoriser l'essor économique et l'aménagement urbain dans les périmètres définis en commun entre les collectivités territoriales et l'État.

Ces stratégies particulières, précisées par les contrats de développement territorial (CDT), seront articulées autour des grands axes et s'inscriront dans la logique de la stratégie globale de développement du Grand Paris, dont la mise en

œuvre du réseau de transport et la création du pôle technologique de Saclay constituent le premier volet. Les CDT seront, en quelque sorte, la traduction concrète de cette ambition pour la France. Ils devraient permettre la constitution de plusieurs pôles économiques, scientifiques, technologiques et urbains dynamiques qui participeront à l'attractivité globale du Grand Paris et, par delà, à l'attractivité du territoire national.

Le contenu de ses contrats de développement sera à la fois qualitatif et quantitatif. Ils ont, en effet, pour ambition de favoriser le développement économique des territoires concernés, de soutenir la mise en œuvre d'une politique concertée d'aménagement, d'accompagner la création de logements et de créer les conditions d'un maillage en terme de moyens de transport, notamment collectif. Il s'agit là d'une vision totalement innovante, participant d'une logique d'aménagement du territoire, en incluant dans un ensemble plus vaste des sous-ensembles susceptibles de créer les conditions d'une synergie au service d'une stratégie de développement global.

L'article 18 met au service de cette ambition les moyens indispensables. C'est dans cette optique d'efficacité, qu'il prévoit la possibilité d'ériger les zones de développement couvertes par les CDT en zones d'aménagement différé. Il convient, en effet, de garantir les conditions d'une véritable maîtrise foncière, de façon à permettre la cohérence d'ensemble du projet.

Comme le précise l'exposé des motifs du projet de loi : *« l'enjeu lié à la maîtrise et à la répartition du foncier est triple : permettre la réalisation du réseau de transport du Grand Paris en recueillant notamment une source de financement liée à la valorisation foncière ; permettre d'accomplir les ambitions du Grand Paris en réalisant un grand projet de développement économique, social et urbain dont le levier central sera le plus souvent le réseau de transport du Grand Paris ; enfin, replacer les territoires au centre de la stratégie de développement de l'attractivité et de la compétitivité du Grand Paris »*.

- La première partie (I) de l'article, composée des deux premiers alinéas, définit les contrats de développement territorial

Le **premier alinéa** conceptualise le contrat de développement territorial. **Dans un souci d'efficacité et de façon à accélérer leur mise en œuvre, il fixe un délai maximum de dix-huit mois aux collectivités territoriales et à l'État pour conclure de tels contrats. La réduction et la maîtrise des délais constituent un élément clef de la réalisation dans des conditions optimales du projet** (non seulement mise à disposition du public dans des délais raisonnables, mais aussi maîtrise des coûts, donc charges pour les contribuables).

Le délai imparti pour la signature de ces contrats est identique pour ce qui concerne la réalisation du réseau de transport que celle du pôle scientifique et technologique de Paris-Saclay. Il convient toutefois de noter que le point de départ du délai sera naturellement différent : la date de promulgation de la loi pour les

communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay ; la date d'approbation du schéma d'ensemble des infrastructures pour le réseau de transport public du Grand Paris.

Les contrats de développement territorial ont pour unique objectif d'être les outils permettant d'accompagner localement et économiquement la réalisation des différentes pièces du puzzle que constitue le schéma d'ensemble des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, véritable levier de développement. Au final, le projet vise à ce que le réseau de transport public devienne le lien principal permettant de faciliter les échanges entre les différents pôles de développement économique que constitueront des parties de territoire situées dans un périmètre bien défini autour des nœuds que seront les gares, créant ainsi une complémentarité et une synergie entre les différents points du réseau.

Le **deuxième alinéa** définit, de façon limitative, le périmètre du territoire concerné par le contrat de développement territorial. Reprenant les termes de l'article L.122-3 du code de l'urbanisme relatif aux schémas de cohérence territoriale, il est précisé, par souci de cohérence d'ensemble, que, bien que pouvant couvrir tout ou partie du territoire d'un ensemble de communes, le territoire concerné doit être d'un seul tenant et ne pas comprendre d'enclave.

L'objectif principal des contrats de développement territorial consiste à favoriser le développement économique, social et culturel à proximité des gares, véritables centres névralgiques des pôles qui seront ainsi interconnectés grâce au réseau de transport public. **L'efficacité du projet et sa réussite supposent d'éviter un émiettement des initiatives pour concentrer dans un rayon compatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement les éléments susceptibles d'assurer une optimisation du développement de la zone définie en partenariat entre l'État et les collectivités territoriales ou les EPCI.** Il convient d'ailleurs de noter que l'étude d'impact consacrée au titre IV du projet de loi, fait clairement apparaître que les moyens financiers affectés par l'État à la mise en œuvre des contrats de développement territorial se situeront dans le cadre de l'enveloppe budgétaire existante, établie par le contrat de plan État-Région (CPER 2007-2013). Celle-ci prévoit la mobilisation de 184 millions d'euros de crédits de l'État au titre de l'aménagement et de l'urbanisme sur l'ensemble de la période couverte par le CPER.

- La deuxième partie (alinéas 3 à 6) définit les objectifs généraux des contrats et leur modalité de mise en œuvre.

C'est ainsi que le **troisième alinéa** donne substance au contenu des contrats, en précisant que ceux-ci porteront sur le développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Il s'agit, en effet, de mettre en place des dispositifs procédant d'une vision globale du développement des territoires concernés et touchant à l'ensemble des actions pouvant servir de leviers à l'essor économique de manière à obtenir un développement cohérent.

Le **quatrième alinéa** précise que le contrat ne doit pas se contenter d'être un recueil déclaratif, mais qu'il doit, par souci d'efficacité, contenir les conditions précises de mise en œuvre des objectifs qui y seront affichés.

Afin de pouvoir faciliter la mise en œuvre de ces objectifs du CDT, le **cinquième alinéa** prévoit que le contenu du contrat puisse créer des zones d'aménagement différé. L'acte relatif à la création d'une ZAD relève, en principe de la compétence du préfet. Toutefois, la prise de décision par arrêté préfectoral, est subordonnée à une proposition ou un avis favorable de la collectivité territoriale intéressée ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Le contrat étant cosigné par les collectivités territoriales et par le préfet représentant de l'État, il est possible de considérer que les conditions sont remplies pour que celui-ci comporte une clause prévoyant la création d'une ZAD, avec les conséquences qu'elle entraîne en matière de droit de préemption, et, par extension, en terme de maîtrise foncière.

Le contrat devra définir quel sera le titulaire du droit de préemption liée à la création de la ZAD : l'Etat, la commune ou l'EPCI compétent. Actuellement, le droit de préemption résultant de la création d'une ZAD est de quatorze années, soit approximativement le délai escompté pour la réalisation du réseau de transport. L'exercice de cette faculté suppose que le contrat, ou du moins la clause prévoyant la création de la ZAD, reçoive une certaine publicité.

Le **sixième alinéa** fait obligation aux contractants de détailler dans le document consacrant leur accord les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures permettant d'atteindre les objectifs fixés en terme de développement économique, de logement, de moyens de transport et d'aménagement urbain. Outre ces indications, le contrat devra également indiquer les conditions de leur mise en œuvre ainsi que l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il sera ainsi possible d'effectuer un suivi des engagements pris et d'évaluer la mise en œuvre de ses objectifs.

- La troisième partie de cet article (alinéas 7 et 8) précise les modalités de mise en œuvre de la création d'une ZAD, prévue au cinquième alinéa.

Le **septième alinéa** précise notamment que la délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPIC autorisant le maire ou le président de l'EPCI à signer le contrat vaut avis favorable à la création de la ZAD.

Le **huitième alinéa** institue un droit de préemption subsidiaire au profit des communes dès lors que le titulaire du droit de préemption entend ne pas exercer ce droit. Il conviendra que le titulaire informe la commune dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation. Par cette disposition, le Gouvernement entend faire en sorte de restituer aux communes le droit de préemption dont elles se seraient dessaisies sur des terrains ayant fait l'objet de préemption dans le cadre du CDT, mais sur lesquels les opérations initialement projetées ne seraient pas réalisées.

Le **neuvième alinéa** précise que le contrat de développement territorial équivaudra à la déclaration d'intérêt général visée à l'article L.300-6 du code de l'urbanisme. La référence à cette procédure s'inscrit dans la logique volontariste qui sous-tend l'ensemble du projet de loi, notamment en ce qui concerne les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructure, compléments indispensables à la réalisation du pôle de Paris-Saclay et du réseau de transport du Grand Paris. Cette procédure permettra une mise en compatibilité des différents documents d'urbanisme énumérés au **dixième alinéa** : schéma directeur de la région Île-de-France, schémas de cohérence territoriale, schémas de secteurs et plans locaux d'urbanisme.

Le **onzième alinéa** dispose que les opérations d'aménagements et les projets d'infrastructures figurant dans un contrat de développement territorial pourront constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du code de l'urbanisme.

Les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructure prévus par les CDT participent soit à la réalisation du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, soit à celle du pôle de Paris-Saclay. Ces travaux présentent à l'évidence un caractère d'utilité publique et de ce fait peuvent constituer un projet d'intérêt général. Ils seront, en effet, destinés à la réalisation d'opérations d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil et au logement, à la protection du patrimoine naturel ou culturel.

Enfin, le **douzième alinéa** prévoit l'intervention d'un décret en Conseil d'Etat pour préciser les conditions d'application de l'article.

*

La Commission est saisie de l'amendement CD 335 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Les contrats de développement territorial constituent une nouveauté par rapport aux précédentes versions du projet. Ils permettent aux élus locaux non seulement d'avoir voix au chapitre, mais aussi de disposer en quelque sorte d'un droit de veto sur les opérations d'aménagement liées à la construction du réseau de transport proposé par le Gouvernement. Nous proposons que la signature d'un tel contrat – qui ne concerne que les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, et non les départements ou la région – soit obligatoire pour que l'opération d'aménagement puisse avoir lieu.

M. le rapporteur. Avis défavorable, car une telle disposition serait contraire au principe de la libre administration des collectivités territoriales.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il serait tout aussi contraire à ce principe d'imposer certains aménagements à des communes qui n'en veulent pas. Je comprends votre argument mais j'attire l'attention sur le fait qu'il pourra être

invoqué à d'autres moments de la discussion. Le principe à valeur constitutionnelle de libre administration des collectivités est une construction juridique récente susceptible d'interprétations. Pour notre part, nous estimons justement que l'usage du verbe « *devoir* » serait préférable, parce que moins attentatoire à l'autonomie des collectivités. Il permettrait en effet d'introduire une obligation de résultat dans le processus de contractualisation : l'État et les collectivités seraient contraints de trouver un accord.

M. Serge Grouard. Si nous adoptons l'amendement, que se passera-t-il si un accord n'est pas trouvé ? N'y a-t-il pas un risque de blocage ?

M. Daniel Goldberg. *A contrario*, j'aimerais que l'on m'explique ce qui se passerait si une commune ne signait pas le contrat de développement territorial.

M. Yanick Paternotte. Dans ce cas, il n'y aurait pas de gare !

M. Serge Grouard. Elle serait construite ailleurs !

M. Daniel Goldberg. C'est une réponse intéressante : les élus locaux à qui il sera proposé de signer un contrat de développement territorial sauront qu'une épée de Damoclès est placée au-dessus de leur tête...

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Cette affirmation, « *il n'y aura pas de gare* », est en effet intéressante. Je le dis souvent à M. le secrétaire d'État : pourquoi un maire, quel qu'il soit, agirait-il en contradiction avec les intérêts de sa collectivité ? Tous sont porteurs d'un enjeu territorial. En outre, ils doivent rendre compte de leurs décisions devant les électeurs. L'hypothèse de la construction de la gare est sous-jacente au processus de contractualisation. Le reste de la négociation consiste à trouver des compromis sur les modalités pratiques, à résoudre les contradictions entre intérêts particuliers pour mieux dégager l'intérêt général. Cela relève du quotidien de la gestion municipale. Mais si la présence de la gare fait l'objet d'un conflit, alors nous nous exposons à des risques juridiques. Le but de notre amendement est de protéger les délibérations des élus locaux contre d'éventuels recours. Je note au passage qu'aucune réponse n'a été apportée à ma remarque de mardi dernier sur la validité de ces délibérations.

M. le président Christian Jacob. Selon le projet de loi, les collectivités seront libres de passer ou non un contrat de développement territorial.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. En tout état de cause, le débat est en cours : un certain nombre de maires ont été approchés pour savoir s'ils accepteraient la construction d'une gare et ils envisagent déjà de consulter leur population. D'une manière générale, au sein des conseils municipaux, on se plaint plus du désengagement de l'État que d'une tendance excessive de sa part à participer financièrement et techniquement aux aménagements de nos villes. Si un maire refuse la construction d'une gare, on ne va pas lui forcer la main : une commune limitrophe pourra se porter candidate. Le

plus important est que cela ne fasse pas obstacle à la réalisation de l'ensemble du projet.

M. le secrétaire d'État. Les contrats de développement territorial constituent une innovation juridique importante. C'est d'ailleurs ce qu'admettent implicitement les membres du groupe socialiste lorsqu'ils écrivent dans l'exposé des motifs de leur amendement CD 231 que ces contrats seront « *de formidables outils de développement et de valorisation des territoires concernés.* » Nous sommes tous d'accord sur ce point. Je rappelle en particulier que les projets s'imposeront aux documents d'urbanisme existants et que les décisions de mettre en œuvre des zones d'aménagement différé seront prises en commun. La définition de ces contrats est donc un aspect particulièrement important du projet.

Pour répondre à votre question, dans le cas très peu vraisemblable où un tel contrat ne serait finalement pas signé, le droit commun s'appliquerait. Mais la commune perdrait alors tous les avantages attachés à ce type de contrat. Le choix est donc ouvert.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 303 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Il nous paraît utile que les conseils généraux et le syndicat mixte Paris Métropole puissent donner leur avis sur chaque contrat de développement territorial. De même, pour que ce dernier puisse être signé, il importe que le conseil régional ait pu en vérifier la conformité avec l'économie générale du SDRIF, le schéma directeur de la région Île-de-France. Personne, en effet, ne semble remettre en cause l'intérêt d'un tel document de planification, qu'il s'agisse du schéma en vigueur, qui date de 1994, ou de celui dont la révision a été entamée en 2004.

Je note par ailleurs que dans le cas où la compétence relative à l'aménagement lui a été transférée, il est possible que le président d'un établissement de coopération intercommunale signe un contrat de développement territorial sans le consentement du maire d'une commune appartenant à l'EPCI.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. La disposition que vous proposez serait totalement contraire à l'article 72 de la Constitution. Prévoir que la région puisse exercer une tutelle sur la commune est non seulement anticonstitutionnel mais choquant.

M. le rapporteur. Avis défavorable. J'ajoute que les contrats sont signés avec les communes ou avec les EPCI.

La Commission rejette l'amendement.

M. le rapporteur. Je *retire* mon amendement CD 320, au bénéfice de l'amendement CD 58 de M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois, qui sera examiné ultérieurement.

La Commission examine l'amendement CD 68 du rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques, faisant l'objet du sous-amendement CD 327 du rapporteur.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques. Lorsqu'une commune s'est montrée réticente à signer un contrat de développement territorial, il convient de lui laisser la possibilité de s'y rallier plus tard, au-delà même du délai de dix-huit mois.

M. le rapporteur. Avis favorable, sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement. Celui-ci vise à introduire un délai de trois mois après la publication du contrat et à soumettre la nouvelle adhésion à l'accord préalable des parties contractantes. L'objectif est d'éviter un « effet domino », l'adhésion d'une nouvelle commune entraînant l'extension du périmètre de l'opération, ce qui inciterait une autre commune attenante à réclamer à son tour sa participation.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques. Je comprends la nécessité d'éviter cet « effet domino », mais pas en introduisant un nouveau délai. Mon amendement a justement pour but de permettre à tout moment de nouvelles adhésions, cette possibilité étant toutefois réservée aux collectivités riveraines, je le rappelle.

M. Daniel Goldberg. On peut cosigner un contrat, mais peut-on, juridiquement, y « adhérer » ? Par ailleurs, il est nécessaire de définir dès le départ la zone dans laquelle le contrat de développement territorial pourra s'appliquer, sans quoi le jeu des adhésions pourrait faire que celle-ci s'étende indéfiniment.

M. François Lamy. L'adhésion n'entraînerait pas une modification du contrat. Cela signifie que la commune concernée se prononcerait sur des objectifs – développement économique, aménagement urbain, logement et déplacements – qui ne concernent pas son propre territoire, mais celui de la commune riveraine ayant d'abord signé le contrat. Il y a là une incohérence.

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques. Tout d'abord, le terme d'adhésion est non seulement juridiquement valable, mais il a une signification beaucoup plus forte, puisqu'il implique l'adhésion à un projet. Ensuite, dès lors qu'une commune limitrophe adhère au contrat, elle en devient partie prenante de façon à ce que les objectifs qui ont été définis concernent également son propre territoire. Nous devons permettre à un maire ayant refusé le contrat dans un premier temps de changer d'avis, afin de ne pas fermer la porte aux bonnes volontés. Il s'agit, en quelque sorte, d'un « droit au repentir ».

M. le président Christian Jacob. Je propose qu'un nouveau sous-amendement soit présenté par notre rapporteur pour nous puissions l'examiner lorsque nous nous réunirons au titre de l'article 88.

Le rapporteur ayant retiré son sous-amendement, la Commission adopte l'amendement CD 68.

Elle examine ensuite l'amendement CD 230 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Il paraît nécessaire que les contrats de développement territorial prennent en compte certaines exigences comme la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat ou l'utilisation équilibrée des espaces. Nous sommes en particulier soucieux de limiter l'étalement urbain, et c'est d'ailleurs cette préoccupation qui nous a conduits à voter contre l'amendement présenté à l'instant par M. Patrick Ollier. Je partage son souhait de ne pas fermer la porte aux collectivités ayant refusé dans un premier temps la signature d'un contrat. Mais en l'absence d'un document de référence – qu'il s'agisse du SDRIF en vigueur ou de sa version révisée – précisant sur quel périmètre les opérations d'aménagement peuvent être engagées, il n'existera aucune limite à ces aménagements. D'après nos estimations, les projets de la Société du Grand Paris concerneront une surface de 35 000 hectares, c'est-à-dire égale à trois fois celle de la capitale elle-même. Si nous ne pouvons pas disposer d'une vision d'ensemble de ces projets, si nous ne définissons pas par avance certains objectifs, les résultats seront décevants.

Sur avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 304 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Pour les raisons que je viens d'indiquer, les contrats de développement territorial doivent prendre en compte les objectifs du SDRIF.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis, elle examine l'amendement CD 58 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. Tout contrat de développement territorial prévoyant la création de zones d'aménagement différées doit indiquer – par exemple dans une annexe – la liste et le périmètre de ces zones.

Sur avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 307 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Comme l'a rappelé Daniel Goldberg, le Gouvernement doit prendre en compte la volonté des élus locaux. Or il existe depuis 1994 un schéma directeur dont la version révisée a été adoptée par le conseil régional après un long processus destiné à l'adapter aux enjeux du futur. Il est nécessaire que la création de zones d'aménagement différées tienne compte de ce document de planification urbaine.

M. le rapporteur. Avis défavorable, pour les raisons déjà indiquées à plusieurs reprises.

M. Daniel Goldberg. Je précise que nous ne parlons pas du document actuellement en cours de révision, mais du SDRIF en général, quel que soit son contenu. En l'état actuel du texte, même si, « par malheur », l'UMP obtient la majorité au conseil régional d'Île-de-France et parvient à faire adopter un nouveau SDRIF, celui-ci ne s'imposera pas aux opérations d'aménagement prévues par le projet de loi.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 59 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. Il est essentiel, sur le plan tant de la démocratie locale que de la bonne gestion des deniers publics, que les contrats de développement territorial évoquent les conditions générales de financement des opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures dont il prévoit la réalisation.

Sur avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Puis, elle adopte successivement quatre amendements rédactionnels, CD 321, CD 322, CD 323 et CD 324, du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD 305 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement est l'occasion de demander au Gouvernement s'il souhaite que la région Île-de-France soit toujours dotée d'un document de planification de l'aménagement urbain. Si tel est le cas, les opérations d'aménagement envisagées doivent en respecter les termes. Dans le cas contraire, si le SDRIF n'a plus de sens, le Gouvernement peut proposer sa suppression ou décider de reprendre la main en « recentralisant » ces opérations.

M. le secrétaire d'État a indiqué qu'en l'absence de signature d'un contrat de développement territorial, le droit commun s'appliquerait. Dans ce cas, les opérations d'aménagement devraient être conformes au PLU, au SCOT et au SDRIF. Mais l'alinéa 10 dit exactement le contraire. C'est pourquoi nous en

demandons la suppression, d'autant que, tel qu'il est rédigé, il nous paraît source de contentieux.

M. le secrétaire d'État. J'entends souvent dire que ce projet serait contraire aux attentes des équipes d'architectes et d'urbanistes qui ont travaillé pendant une année sur le projet du Grand Paris. Elles ont pourtant été associées autant que possible à l'élaboration du texte. C'est particulièrement vrai s'agissant de l'exposé des motifs, mais aussi de dispositions telles que celle contenue dans l'alinéa 10 de l'article 18. Pour ces professionnels, en effet, l'urbanisme est caractérisé depuis des dizaines d'années par le fonctionnalisme et le *zoning*. Selon eux, et pour reprendre l'expression de Roland Castro, il convient de passer de la « Charte d'Athènes » à la « Charte de Paris », c'est-à-dire de développer un urbanisme qui part du projet avant de remonter à des documents de coordination plus généraux – j'évite à dessein le terme de planification. L'alinéa 10 est donc le reflet d'un consensus entre des équipes d'architectes et d'urbanistes aux idées par ailleurs très diverses.

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement.

Elle rejette également l'amendement CD 308 de M. François Lamy.

Puis elle examine l'amendement CD 306 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Le secrétaire d'État a souligné la nécessité de passer à un urbanisme de projet. Or c'est bien ce projet, cette vision globale que nous réclamons depuis le début de la discussion. Un des progrès de la décentralisation engagée depuis plusieurs années par différentes majorités est justement de permettre aux élus locaux de porter des projets susceptibles, une fois définis, de recevoir un accueil favorable de la part de l'État ou de ses services, qu'il s'agisse d'un PLU, d'un SCOT ou du SDRIF. Que font les élus qui ont consacré des mois, voire des années à élaborer un document d'urbanisme, si ce n'est développer un urbanisme de projet ? Or ce que dit l'alinéa 11, c'est qu'en l'absence de signature d'un contrat de développement territorial, ce n'est pas du tout le droit commun qui s'appliquera, puisque l'État pourra décider, par un simple décret, qu'une zone relève d'un projet d'intérêt général. De cette façon, il passerait par-dessus la volonté des élus locaux. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet alinéa.

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'objet du contrat de développement territorial consiste à définir conjointement entre les cocontractants la consistance des opérations d'aménagement une fois le schéma d'ensemble déterminé. La motivation du projet, ses caractéristiques essentielles et ses conditions générales de réalisation – notamment sa localisation géographique – seront connues et identifiées. Les conditions pour que les opérations d'aménagement puissent constituer un projet d'intérêt général sont donc remplies.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 60 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. Par souci de transparence, il convient de garantir que tout contrat de développement territorial fera l'objet d'une publicité suffisante sur le territoire des communes concernées, afin que les citoyens puissent en prendre connaissance. L'affirmation dans la loi du principe d'une telle publicité est politiquement et juridiquement essentielle. Elle n'exclut pas pour autant la possibilité, pour le pouvoir réglementaire, de prévoir des mesures complémentaires de publicité, telles que la mise en ligne de documents sur internet.

M. le rapporteur. Avis favorable.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. C'est la décision de signer un contrat de développement territorial, et non la négociation préalable, qui est susceptible de faire l'objet d'un recours juridique. Or il me semble que cette décision ne relève pas de la compétence du seul maire, mais qu'elle doit faire l'objet d'une délibération du conseil municipal. Si tel était le cas, les considérations de M. Bénisti seraient superfétatoires, car toute délibération du conseil municipal se trouve soumise à des règles de publicité et doit comporter en annexe l'intégralité de la convention signée. Personne ne semble se soucier de ces règles de procédure, mais elles sont incompatibles avec les délais prévus par l'amendement !

M. le président Christian Jacob. Monsieur Le Bouillonnet, vous avez la réponse à votre question sur l'existence d'une délibération du conseil municipal à l'alinéa 7 de cet article.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Un décret en Conseil d'État ne changera rien aux règles de publicité des décisions du conseil municipal, ni aux possibilités de recours !

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. Comme vient de le rappeler M. Christian Jacob, la décision revient bien évidemment au conseil municipal, et non au maire qui le préside. Cependant, combien d'administrés en consultent le compte rendu ?

Cet amendement tend à renforcer l'information sur les contrats de développement – les comptes rendus n'incluant jamais ce type de documents – et à rendre public les débats suscités par leur signature. Il va ainsi dans le sens de ce que souhaite le rapporteur, c'est-à-dire une plus grande transparence des procédures.

Mme Annick Lepetit. En ce cas, il faudrait s'interroger sur la manière dont nos concitoyens seront associés à la signature des contrats de développement territorial. Ceux-ci feront-ils l'objet d'une concertation publique ?

M. Daniel Goldberg. L'article 3 du projet de loi, tel qu'il a été récrit, précise les modalités d'organisation du débat public sur le schéma d'ensemble du Grand Paris. L'article 18, avec le contrat de développement territorial, traite des opérations locales d'aménagement ; il convient de savoir comment, une fois le schéma d'ensemble défini, les citoyens seront associés à ce qui se passera devant leur porte.

M. le président Christian Jacob. Le présent amendement de M. Bénisti vise simplement à apporter un « plus ».

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. Laissons au maire la liberté de communiquer sur le projet ! L'amendement prévoit simplement qu'il aura des comptes à rendre sur la position qu'il aura fait prendre au conseil municipal.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Dès lors qu'il s'agit d'une délibération du conseil municipal, le droit des citoyens à l'accès aux actes administratifs est assuré, puisque le compte rendu de la délibération doit comporter en annexe le texte de la convention et être accessible à tous les citoyens. En outre, les instruments proposés n'empêcheront ni le conseil municipal de s'opposer à la décision du maire, ni le citoyen qui le souhaite de contester juridiquement la délibération du conseil municipal, y compris sur la forme.

C'est pourquoi cet amendement me paraît superfétatoire, même s'il a le mérite d'ouvrir le champ de notre réflexion.

M. Serge Grouard. Les règles de publicité des délibérations municipales et des actes signés par le maire sont très précises. Prenons garde de créer de nouvelles procédures, déroatoires au droit commun, qui pourraient faire jurisprudence !

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. Revenons dans le monde réel : les comptes rendus des délibérations des conseils municipaux sont très peu lus par nos concitoyens, et les contrats annexés encore moins. On ne reprochera pas à un maire d'informer ses administrés davantage que ce que prévoit la loi ! Vous souhaitiez tout à l'heure davantage de transparence ; or cet amendement tend à ce que le contrat de développement territorial soit publié dans son intégralité dans un journal communal et que la décision du conseil municipal soit expliquée.

M. le président Christian Jacob. Toutefois, monsieur Bénisti, les arguments de MM. Jean-Yves Le Bouillonnet et Serge Grouard ne manquent pas de pertinence : en adoptant cet amendement, nous risquerions d'introduire de nouvelles possibilités de recours. Accepteriez-vous de le retirer, afin de le retravailler avec notre rapporteur et d'en déposer une nouvelle version, à l'occasion de la discussion en séance plénière ?

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. La publicité ne changera rien à la nature des recours ! Cet amendement ne vise qu'à apporter une spécificité supplémentaire dans un texte déjà spécifique. Je suis prêt à le retravailler, sous réserve que nous nous mettions d'accord sur la nécessité de renforcer l'information à destination de nos administrés.

M. Serge Grouard. Votre amendement prévoit que « *tout contrat de développement territorial fait l'objet, dans un délai de huit jours à compter de sa signature, d'une insertion dans une publication locale* ». Comment fera-t-on pour publier l'intégralité d'un tel document dans un journal local ? Si l'on en propose une synthèse, on s'exposera à un recours en annulation !

M. le rapporteur. Monsieur Bénisti, je vous propose à nouveau de retirer votre amendement et de travailler conjointement à une nouvelle rédaction.

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. Je précise que cet amendement a été voté à l'unanimité par la Commission des lois, précisément dans le souci de protéger juridiquement le texte.

M. le président Christian Jacob. Si vous maintenez l'amendement en l'état, il risque de ne pas être adopté par notre commission.

L'amendement CD 60 est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD 309 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay ont l'obligation de conclure un contrat de développement territorial dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la loi – et non de l'approbation du schéma d'ensemble des infrastructures du Grand Paris. En outre, Saclay est un pôle d'intérêt régional et d'intérêt national, au sein duquel interviennent de nombreux acteurs : l'État, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les conseils généraux et le conseil régional. Dans la continuité de l'amendement CD 59 de M. Jacques Alain Bénisti, l'amendement CD 309 tend à définir quels acteurs concourront au financement du pôle.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Nous avons déjà adopté l'amendement CD 59, qui étend à l'ensemble des contrats de développement territorial l'obligation de présenter les conditions générales de leur financement ; en outre, l'alinéa 6 de l'article prévoit que les contrats doivent indiquer les principales opérations retenues, ainsi que les conditions de leur réalisation. *A priori*, je ne vois pas la nécessité d'une disposition spécifique pour le pôle de Paris-Saclay.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il nous semblait que, comme les autres grands pôles, Saclay faisait l'objet d'un traitement particulier. Si le projet d'aménagement de Saclay comprend, comme prévu, le regroupement de l'École

Centrale, de l'École normale supérieure de Cachan et des autres écoles d'ingénieurs actuellement à Paris, les enjeux financiers seront colossaux ! Il semble nécessaire de préciser la contribution de chacun.

M. le président Christian Jacob. Le rapporteur émet pour l'instant un avis défavorable, mais il reste attentif à votre proposition. Nous en reparlerons.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 18 ainsi modifié.

Article 19

Mise en œuvre des contrats de développement territorial

Afin de permettre la mise en œuvre des contrats de développement territorial (CDT) prévus à l'article précédent, le **premier alinéa** de l'article 19 prévoit la création d'un contrat particulier permettant aux communes ou EPCI cosignataires du CDT de confier à une tierce personne une mission globale portant sur « *la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement* ».

Il s'agit en fait de contrat d'un type original, tenant à la fois des contrats de partenariat, prévus par l'article L. 1414-1 du code général des collectivités territoriales, de la concession d'aménagement, définie à l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme et d'un marché de travaux relevant du code des marchés publics.

Ce contrat prévoit de confier à une personne privée des missions de conception et de maîtrise d'ouvrage identique à celle contenues dans les contrats de partenariat. Toutefois, il s'en éloigne dans la mesure où il charge cette tierce personne d'élaborer une proposition de révision des documents d'urbanisme et qu'il n'intègre pas les missions de réalisation, d'exploitation ou de gestion des ouvrages ou des équipements.

Le périmètre des missions confiées par le ce contrat se rapproche singulièrement de celui d'une concession d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme « *le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus par la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution...* ».

Toutefois, l'absence de précisions sur la procédure à suivre pour la passation de ce contrat dans le texte du projet gouvernemental conduit à penser qu'il s'agit d'un marché public. En effet, le code des marchés publics demeurant étrangement du domaine réglementaire, toute référence à son application dans un

texte législatif apporterait un doute supplémentaire sur sa véritable nature juridique.

Il serait utile que le Gouvernement, au cours de la procédure législative éclaire le Parlement sur la nature de ces contrats particuliers.

Enfin, s'agissant de l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme, il convient de rappeler que cette proposition ne vise que les plans locaux d'urbanisme dont l'initiative de révision simplifiée appartient au maire, en application de l'article L. 123-3 du code de l'urbanisme.

Le **deuxième alinéa** définit, a minima, le contenu du cahier des charges, notamment en termes de spécificités techniques, auquel doit répondre la définition du besoin communiqué à la tierce personne : le programme global de construction de l'opération comprenant la répartition indicative entre les programmes de logements, l'activité économique et la liste des équipements publics.

Le **troisième alinéa** prévoit l'indemnisation de la tierce personne dans le cas où le contrat viendrait à être interrompu suite à une modification du plan local d'urbanisme qui ne serait pas conforme à la proposition de révision simplifiée formulée par le cocontractant. **Bien que le texte du projet de loi ne le précise pas formellement, il conviendra de veiller à ce que, dans les faits, le décalage entre la proposition et la révision retenue porte sur un point majeur rendant impossible la concrétisation du projet et l'atteinte des objectifs formulés dans le contrat de développement territorial. Il importe également que le montant de l'indemnisation soit proportionnel à l'état de conceptualisation du projet et repose sur la fourniture de justificatifs aisément vérifiables par la personne publique.**

Le **quatrième alinéa** pose le principe que la tierce personne contractante supporte le seul coût des équipements publics en rapport avec l'objet de l'opération. Il convient en effet d'éviter de mettre à sa charge des équipements ne répondant pas aux besoins découlant des obligations liées à l'opération d'aménagement. La rédaction proposée s'inspire très largement de celle de l'article L. 311-4 du code de l'urbanisme qui prévoit la contribution financière versée par l'aménageur dans le cadre de la réalisation d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Il résulte de cette rédaction qu'il ne pourra être mis à la charge du cocontractant l'amortissement ou le remboursement des emprunts afférents à un équipement publics non compris dans l'opération d'aménagement, ni les équipements excédant les besoins des futurs habitants ou usagers tels qu'ils auront été définis dans le contrat.

*

* *

La Commission examine, en discussion commune, l'amendement CD 317 du rapporteur et l'amendement CD 61 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. le rapporteur. Je *retire* mon amendement au profit de celui de M. Jacques Alain Bénisti, qui est plus complet.

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. L'amendement CD 61 tend à préciser que les établissements publics susceptibles de conclure les contrats prévus à cet article sont des groupements intercommunaux.

La Commission adopte l'amendement CD 61.

Elle est ensuite saisie de deux amendements, l'amendement CD 231 de Mme Annick Lepetit et l'amendement CD 357 du rapporteur, pouvant être soumis à une discussion commune.

Mme Annick Lepetit. L'amendement CD 231 prévoit que, lors de la passation des contrats de développement territorial, l'on précise la typologie des logements à construire, l'on respecte les plans locaux d'habitat et l'on arrête un programme de logements sociaux.

M. le rapporteur. Sur le fond, nous sommes d'accord, mais je préfère la rédaction de l'amendement CD 357.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Les préfets sont très vigilants sur l'application de l'article 302-5 du code de la construction et de l'habitation, et l'on ne peut que les en féliciter. Toutefois, il existe, pour les collectivités ne répondant pas à l'obligation des 20 %, des procédures de régularisation progressive *via* des conventions signées avec les préfets, dont le non-respect peut faire l'objet d'une sanction, après avis de la commission de consultation. Il faudrait pouvoir les prendre en considération.

Par ailleurs, comment tiendra-t-on compte des conventions d'utilité sociale des bailleurs sociaux, signées entre l'organisme et le préfet, qui doivent être mises en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2010 – quoique le décret d'application n'ait toujours pas été publié ?

Sur ces deux points, l'amendement du rapporteur me semble manquer de précision.

M. Daniel Goldberg. Je trouve également l'amendement du rapporteur moins précis que le nôtre. Nous souhaiterions notamment avoir un débat avec la majorité sur les différents types de logements sociaux – PLAI, PLUS et PLS – à construire, suivant les zones.

Par ailleurs, l'article 19 ne porte pas sur les contrats de développement territoriaux, mais sur les contrats, que l'on pourrait qualifier « de soutien », destinés à assurer leur mise en œuvre ; d'ailleurs, l'amendement précédent –

adopté un peu trop rapidement à mon avis – précise bien que le contrat visé est conclu « avec une personne morale de droit public ou privé ». Dès lors, les objectifs en termes de construction de logements sociaux devraient être fixés dans le cadre de la définition des contrats de développement territorial, à l'article précédent.

M. le rapporteur. Je reste sur ma position, quoique je reconnaisse que mon amendement est moins précis que le vôtre. Je tiendrai compte de vos remarques lors de la discussion en séance plénière.

*La Commission **rejette** l'amendement CD 231 et **adopte** l'amendement CD 357.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 62 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois. Il s'agit d'un amendement de précision et de clarification, dont la rédaction est largement inspirée de celle de l'article 95 du code des marchés publics.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** cet amendement, ainsi que l'amendement de coordination CD 63 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.

*Elle **adopte** ensuite l'amendement CD 326, rédactionnel, du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 19 ainsi modifié.*

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY

Le Titre IV du projet de loi a pour objet la constitution d'un pôle scientifique et technologique de rang mondial sur et autour du plateau de Saclay, susceptible d'avoir un impact sur l'ensemble de la région capitale et, au-delà, sur la compétitivité de l'économie française en général.

Les articles 20 à 29 du projet de loi se répartissent ainsi en deux chapitres : le premier d'entre eux vise la création de « l'établissement public de Paris Saclay », chargé de la mise en œuvre de ce pôle de développement. Il en fixe les missions, les modalités de gouvernance, les ressources. Le second chapitre prévoit, quant à lui, la constitution d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière non urbanisable ainsi que le développement des transports publics sur le plateau de Saclay.

CHAPITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY

Avant l'article 20

La Commission adopte l'amendement CD 1, rédactionnel, du rapporteur.

Article 20

Création de l'établissement public de Paris-Saclay

L'article 20 crée l'établissement public de Paris-Saclay, qui doit donner les impulsions nécessaires et encadrer les énergies pour la mise en place puis le développement d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay, au Sud-Ouest de Paris.

L'intervention du législateur est indispensable, étant donné que cet établissement public sera, à l'instar de la SNCF ou de la RATP, sans équivalent et qu'il constituera ainsi, à lui seul, « une catégorie d'établissement public », laquelle ne peut être créée que par la loi, suivant les dispositions de l'article 34 de la Constitution.

Les missions confiées à l'établissement public de Paris-Saclay qui sont détaillées à l'article 21 du projet de loi correspondent largement à des attributions

de l'État ; c'est donc l'État qui constitue la collectivité publique de rattachement de l'établissement public.

Celui-ci, chargé de l'aménagement d'un pôle de développement scientifique et technologique d'importance mondiale, a logiquement un caractère industriel et commercial, les tâches qui lui sont confiées nécessitant une certaine souplesse et donc l'application pour l'essentiel des règles du droit privé. Si donc l'établissement public de Paris-Saclay constitue une personne publique, à l'égard de laquelle ne peuvent, par exemple, être utilisées les voies d'exécution, il est largement soumis aux règles du droit privé, s'agissant des relations avec son personnel, des contrats qu'il conclut, comme du régime de sa responsabilité.

Obéissant au principe de spécialité, l'établissement public se voit assigner par l'article 20 du projet de loi un objet déterminé : « *le développement du pôle scientifique et technologique de rayonnement international de Paris-Saclay* ». Il aura ainsi pour tâches successives : la définition et la mise en œuvre des mesures nécessaires à la création du « *cluster* » du plateau de Saclay, puis, dans une deuxième phase, le soutien au développement de l'innovation en son sein. Cette dernière responsabilité étant appelée à avoir des effets de très long terme, le projet de loi ne prévoit logiquement pas de durée d'existence pour l'établissement public, comme cela est le cas, par exemple, pour l'établissement public d'aménagement de la défense (EPAD) créé par le décret n° 58-815 du 9 septembre 1958, mais dont la mission prendra fin le 31 décembre 2015. L'EPAD n'est chargé de fait que d'une responsabilité d'aménagement.

La dénomination d'« établissement public de *Paris-Saclay* » rappelle que les opérations qui affecteront le territoire de 49 communes des départements de l'Essonne et des Yvelines situées entre les vallées de l'Yvette et de la Bièvre ne concernent pas qu'une zone située au Sud et à l'Ouest de Paris, mais qu'elles prennent place dans le cadre du projet du « Grand Paris » et qu'elles sont destinées à essaimer ainsi sur la capitale et, au-delà, sur l'ensemble de la région parisienne et du pays lui-même.

L'établissement public exercera donc ses missions dans les communes dont la liste figure en annexe A du projet de loi : 29 d'entre elles sont situées dans le département de l'Essonne, 20 dans celui des Yvelines. Le projet de loi précise que le périmètre d'intervention de l'établissement public peut être modifié par décret en Conseil d'État, ce qui devrait permettre aux élus de certaines communes non mentionnées dans le texte de demander dans l'avenir l'inscription de leur collectivité dans le processus du pôle de développement.

*

* *

La Commission est saisie de deux amendements, l'amendement CD 314 du rapporteur et l'amendement CD 199 de M. François Lamy, pouvant être soumis à une discussion commune.

M. le rapporteur. La rédaction de l'amendement de M. François Lamy me semble de moindre portée que celle de mon amendement.

M. François Lamy. Vous avez raison. Je retire mon amendement.

La Commission adopte l'amendement CD 314.

En conséquence, l'amendement CD 200 de M. François Lamy n'a plus d'objet.

La Commission examine ensuite l'amendement CD 201 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Le périmètre de l'établissement public de Paris-Saclay retenu dans le projet de loi couvre le territoire de quarante-neuf communes, alors que vingt-sept seulement seront concernées par l'opération d'intérêt national – à laquelle il n'est pas fait allusion dans la loi –, et six ou sept par la zone d'aménagement différé créée au mois d'août dernier. Le présent amendement tend, afin de clarifier les rôles et les compétences, à réduire le périmètre de l'établissement public aux communes directement concernées par le projet d'aménagement du plateau de Saclay.

M. le rapporteur. Avis défavorable. D'abord, contrairement à ce que vous dites, le projet de loi évoque, à l'article 28, alinéa 4, l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Ensuite, sur le fond, je trouve votre amendement réducteur : les auditions auxquelles nous avons procédé ont montré que d'autres communes pouvaient être intéressées. Enfin, l'amendement CD 64 du rapporteur pour avis de la Commission des lois, que nous examinerons à la suite du vôtre, tend à subordonner tout élargissement du périmètre d'intervention de l'établissement public à la consultation préalable des communes et intercommunalités concernées.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'amendement CD 64 n'a rien à voir avec celui-ci !

M. Daniel Goldberg. C'est la cohérence de l'intervention de l'État qui est réduite ! Sur la zone concernée, celui-ci va conduire, durant la même période et pour quasiment le même objet, trois opérations différentes : le plan Campus, l'opération d'intérêt national et le projet de *cluster*. Or la ministre de l'Enseignement supérieur et de la recherche a confirmé, lors de l'examen du budget, que le plan Campus s'inscrivait bien dans le projet de *cluster*. Il serait bon que l'État clarifie ses intentions et précise les modalités de son action. Que deviendra l'opération d'intérêt national mise en place en mars dernier ? Quel sera le périmètre du plan Campus ? Les trois projets sont-ils cohérents ?

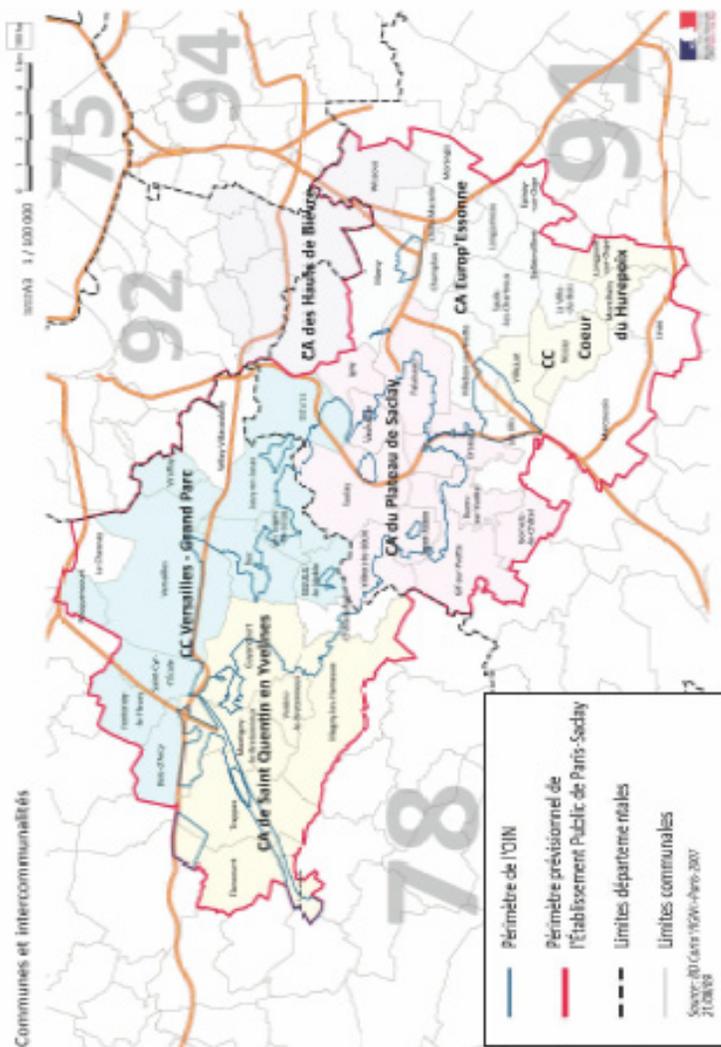
La Commission rejette l'amendement.

*Après avis favorable du rapporteur, elle **adopte** l'amendement CD 64 du rapporteur pour avis de la Commission des lois.*

*Puis elle **adopte** l'article 20 **ainsi modifié**.*

PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION PRÉVU POUR LE FUTUR ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY

Communes et intercommunalités



Source : Secrétariat d'État chargé du Développement de la région capitale.

Article 21

Missions de l'établissement public de Paris-Saclay

L'article 21 du projet de loi est relatif aux missions confiées à l'établissement public de Paris-Saclay. Entendues largement, ces attributions s'ordonnent autour de deux grands domaines : les opérations d'aménagement et l'encouragement donné à l'innovation.

Dans son premier alinéa, cet article précise que l'établissement public sera chargé, d'une part, de mener toute action pouvant favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation ainsi que leur valorisation industrielle, et, d'autre part, de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique.

Les alinéas suivants de l'article 21 détaillent les missions que devra remplir l'établissement public. Il s'agira notamment de :

– 1°) réaliser les opérations d'équipement et d'aménagement retenues par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme (lequel cite notamment la mise en œuvre de projets urbains, le maintien et l'extension des activités économiques, la réalisation d'équipements collectifs) ainsi que les acquisitions foncières nécessaires ;

– 2°) réaliser des investissements visant à favoriser l'implantation d'organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que d'entreprises ;

– 3°) collecter des fonds auprès de tiers (fonds privés ou européens, par exemple) permettant de contribuer aux activités d'enseignement supérieur et de recherche et à leurs développements industriels et technologiques ainsi qu'à la création d'entreprises ;

– 4°) mettre à la disposition des acteurs du territoire, établissements d'enseignement supérieur, de recherche, entreprises, des plateformes technologiques, des structures de formation, d'information, de réception, d'hébergement ou de restauration ;

– 5°) fournir à ces divers intervenants des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle ainsi que de création et de financement d'entreprises ;

– 6°) assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs adjudicateurs ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;

– 7°) favoriser la circulation des connaissances, des innovations, des bonnes pratiques ainsi que la mobilité professionnelle, la diffusion des offres

d'emploi et de stage et, plus largement, les rapprochements entre les milieux scientifiques et économiques ;

– 8°) promouvoir l'image de marque du pôle de développement, notamment à l'étranger ;

– 9°) contribuer à la mise en valeur et à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.

L'article 21 confie ainsi des missions ambitieuses et diversifiées à l'établissement public, celles que mentionnent les points 1°), 2°) et 6°) répondant à la logique de l'aménagement, de la création du pôle, cependant que les points 3°), 4°), 5°), 7°) et 8°) correspondent aux objectifs de développement économique et de valorisation de l'innovation, le point 9°) étant, quant à lui, relatif à la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers du plateau de Saclay.

Ces différentes missions qui font de l'établissement public un « ensemblier », appelé à organiser une synergie entre de multiples activités et à fédérer les énergies, doivent s'exercer dans le respect du rôle des collectivités territoriales. Elles sont également en lien avec d'autres mécanismes et notamment, le « Plan Campus » qui contribue lui aussi à développer les activités s'exerçant sur le plateau de Saclay.

L'article 21 prévoit également que l'établissement public pourra créer des filiales ou prendre des participations dans des organismes ou entreprises dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

Il dispose enfin, par souci de réalisme et de cohérence, que l'établissement public de Paris Saclay pourra, en dehors de son périmètre d'intervention, réaliser des acquisitions d'immeubles et, sous réserve de l'accord des communes intéressées, des opérations d'aménagement et d'équipement urbain, dès lors que ces acquisitions et/ou opérations sont nécessaires à l'exercice de ses missions.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 232 de Mme Annick Lepetit.

M. François Lamy. Les chercheurs ont aussi besoin de manger, de faire du sport et de se loger. Par ailleurs, le pôle scientifique et technologique de Saclay accueillera d'autres types de personnel : techniciens, employés, secrétaires, gardiens, chauffeurs. Cet amendement a pour objet de favoriser une offre de logements abordables.

Dans le secteur, beaucoup de propriétés foncières appartiennent à l'État. Si l'établissement public se dote de compétences en la matière, il pourra accélérer leur libération.

M. le rapporteur. Avis défavorable : votre amendement est satisfait par l'alinéa 3 du présent article, puisque l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme prévoit que « *les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat (...)* ».

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 202 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Il convient de préserver un minimum de terres agricoles sur le plateau de Saclay et d'assurer la viabilité de cette activité économique. À cette fin, cet amendement tend à préciser que l'établissement public de Paris-Saclay travaille avec les acteurs du monde de l'agriculture, en particulier avec la chambre régionale d'agriculture, la SAFER et l'agence de l'eau Seine-Normandie.

M. le rapporteur. Mon amendement CD 358, à l'alinéa 11, poursuit le même but, tout en étant plus complet.

M. le président Christian Jacob. De plus, il me paraît plus judicieux de placer cette référence à l'alinéa 11.

L'amendement CD 202 est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD 318 de M. François Brottes.

Mme Annick Lepetit. Les parlementaires non franciliens souhaiteraient être informés des effets de la politique du Grand Paris sur les autres territoires.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Cet amendement a été conçu par François Brottes, responsable du groupe SRC à la Commission des affaires économiques. Il traduit une préoccupation également exprimée, durant l'audition de M. le secrétaire d'État, par d'autres députés – dont Michel Piron – qui souhaiteraient s'assurer de la compatibilité du dispositif avec les besoins des autres territoires français. Ne serait-ce qu'entre Paris et Saclay, la vallée de la Bièvre aimerait bien que le Gouvernement réponde à cette question !

M. le rapporteur. Vous avez raison : il convient que le Parlement soit consulté, et nous avons déposé des amendements en ce sens, que nous examinerons un peu plus tard. Mais l'objectif du Grand Paris est clair : il s'agit de créer des synergies avec l'ensemble des pôles français. Avis défavorable, donc.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Si vous voulez des votes favorables, vous devriez rassurer les troupes !

M. François Lamy. Il est question d'un pôle de rayonnement international, qui ne devrait pas faire l'objet de débat partisan. Vous devriez viser

le consensus le plus large, parce que ce projet est important pour le pays, et parce qu'il convient d'assurer de bonnes conditions à sa mise en œuvre.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 329 de M. François Brottes.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il s'agit d'une déclinaison des amendements de la Commission des affaires économiques : toute action entreprise doit faire l'objet d'une étude d'impact.

M. le rapporteur. Avis défavorable car une telle disposition est, matériellement, inapplicable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte les amendements rédactionnels CD 2 et CD3 du rapporteur aux alinéas 5 et 8 de l'article.

La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD 203 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Il convient de définir précisément le rôle de chaque acteur dans le développement du pôle scientifique et technologique de Saclay. Les choses ont bien changé depuis les années 1960, quand l'État décidait à la place des collectivités territoriales. Contrairement à ce que certains affirment, nous ne sommes plus à l'époque de Delouvrier et encore moins à celle d'Hausmann ! Le rôle d'un État moderne est de donner l'impulsion, de veiller au financement du projet et d'assurer la coordination des différents acteurs – scientifiques, universitaires et élus. C'est précisément ce qui manque depuis des années à Saclay. Le présent amendement tend à confier le rôle de coordonnateur à l'État, *via* l'établissement public de Paris-Saclay.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission adopte à l'unanimité cet amendement.

L'amendement CD 204 de M. François Lamy est retiré.

Puis la Commission adopte à l'unanimité l'amendement CD 358 de M. le rapporteur. En conséquence, les amendements CD 205 de M. François Lamy et CD 66 de M. Pierre Lasbordes n'ont plus d'objet.

La Commission est saisie de l'amendement CD 197 de M. Serge Grouard.

M. Serge Grouard. Je crains que la logique du texte ne nous entraîne vers la création d'une sorte de ville nouvelle, à l'exemple de celles qui ont été créées, à tort à mes yeux, autour de Paris, dans les années soixante, et qui ont attiré des pôles d'enseignement supérieur et de recherche – HEC, l'ESSEC, Polytechnique. Je tiens à préciser que je ne parle pas en tant que maire d'une ville jouxtant le

Bassin parisien mais au nom de l'intérêt national. Au lieu de créer des entités nouvelles proches de Paris, on aurait dû à l'époque s'appuyer sur des entités un peu plus lointaines, mais qui s'inscrivent aujourd'hui dans la logique de ce que j'appelle le « Grand Bassin parisien ».

La création du plateau de Saclay repose, avec raison, sur une ambition à l'échelle du monde. Aussi, plutôt que de se contenter d'en agréger la conception autour d'un petit Paris, pourquoi ne pas s'appuyer sur les pôles existants – Orléans, Le Mans, Reims ou Rouen –, ce que vous avez fait, monsieur le secrétaire d'État, avec les pôles de compétitivité, qui sont une vraie réussite ? Les *clusters* et les pôles de compétitivité répondent à une même logique, non pas de territoires fermés, mais de réseaux et de synergies.

Inclure dans le périmètre les pôles de recherche déjà existants, tel est l'objet de cet amendement qui vise, dans une logique d'ouverture, et non de regroupement exclusif sur le plateau de Saclay, à associer les collectivités territoriales limitrophes.

M. Daniel Goldberg. M. Serge Grouard est opposé à une dimension essentielle du projet de loi.

M. le Président Christian Jacob. Il est au contraire favorable au partenariat entre les pôles de recherche.

M. Daniel Goldberg. Les *clusters* et les pôles de compétitivité ne sont pas la même chose. Tout l'objet du projet de loi est de savoir s'il faut regrouper ou non sur un même territoire les différents acteurs d'un même domaine. Pourquoi ne pas nous avoir suivis lorsque nous avons proposé une étude d'impact sur la logique d'ensemble du texte et ses conséquences pour le territoire national ? L'objectif du texte est d'assurer, dans le cadre d'une stratégie internationale et grâce à la création de passerelles, une meilleure synergie entre les différents acteurs nationaux dans les domaines de la recherche et de l'économie. Faut-il toutefois pour ce faire créer, sur un territoire donné, une zone de mono-activité concentrant tous les moyens ? Nous sommes favorables aux pôles de compétitivité mais défavorables aux zones de mono-activité aspirant de fait l'ensemble des acteurs du territoire – disant cela, je pense à la vallée scientifique de la Bièvre.

M. François Lamy. Le périmètre prévu par le texte recouvrant trois fois la superficie de Paris, on ne saurait parler de « petit Paris » : d'où la proposition, qui avait été faite, de réduire le périmètre de l'établissement public aux territoires directement concernés.

Par ailleurs, des établissements déjà existants sur le plateau de Saclay y rapatrient actuellement leurs annexes tandis que des écoles, comme l'École nationale supérieure de Cachan, ou, dans le domaine de la défense, l'École nationale supérieure des techniques avancées, ont également prévu de s'y installer : nous sommes donc bien dans une logique de cohérence, ce qui suppose la proximité géographique, et non pas de simples relations entre des

établissements d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises, comme c'est le cas des pôles de compétitivité.

L'adoption de l'amendement de M. Grouard ne réglera rien.

M. le secrétaire d'État. Votre amendement, monsieur Grouard, concerne le cœur de la définition du Grand Paris, lequel n'est pas tant un périmètre qu'un concept de développement, celui d'une ville-monde, comme il en existe dans d'autres régions du monde. Envisager la création d'une ville-monde est du reste une chance, qui aura des conséquences en termes de gouvernance. Toutefois, sachons nous arrêter au Grand Paris, dont l'élaboration nous demandera plusieurs années de réflexion, sans céder à la tentation de créer un « Très Grand Paris », allant du Havre à Orléans en passant par Chartres ou Amiens.

Monsieur Goldberg, la différence entre les pôles de compétitivité et les *clusters* tient à la masse critique de ces derniers. C'est la corrélation de disciplines scientifiques et technologiques aussi diverses que possible, permise par leur proximité au sein d'un même *cluster*, qui génère une explosion de découvertes de toutes natures.

Toutefois, la proximité ne doit pas s'entendre au sens étroitement géographique et on réfléchit actuellement à l'articulation entre le *cluster* de Saclay et celui des biotechnologies, qui englobe la vallée de la Bièvre et le sillon virtuel qui part du Sud de Paris jusqu'à Évry. Cette articulation doit permettre des collaborations fructueuses entre les chercheurs de disciplines différentes.

Monsieur Grouard, l'objet de votre amendement, qui est bon, doit être élargi à l'ensemble du territoire national – telle est, je crois, le sens de la proposition que fera M. le rapporteur. J'ai répondu rapidement, au cours de mon audition, à la question de M. Brottes qui portait sur les articulations entre Saclay, Lyon, Grenoble, Marseille ou Montpellier : il est très important que toutes ces villes agissent en interaction afin d'assurer leur développement réciproque. Il ne faut plus enfermer les *clusters* dans des frontières.

Je serai favorable à l'amendement 197 à la condition que vous acceptiez la modification que proposera M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur Grouard, je vous propose effectivement de rédiger ainsi votre amendement : « *encourager les partenariats avec les collectivités territoriales, les organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national* ».

M. le président Christian Jacob. Cette modification de l'amendement CD 197 vise donc à prendre en considération tous les pôles existants plutôt qu'à se limiter à ceux des collectivités territoriales limitrophes.

M. Didier Gonzales. Je voulais faire une proposition en ce sens : je me rallie donc à celle de M. le rapporteur.

M. Serge Grouard. J'accepte la modification de mon amendement proposée par M. le rapporteur.

La Commission adopte l'amendement CD 197 ainsi modifié.

Elle est ensuite saisie des amendements CD 206 de M. François Lamy, CD 330 et CD 331 de M. François Brottes, qui sont soumis à une présentation commune.

M. François Lamy. L'amendement CD 206 est en cohérence avec ceux que nous avons précédemment présentés, visant à rappeler que le rôle de l'établissement public de Paris-Saclay était d'impulser l'action des différents acteurs du *cluster*. C'est pourquoi il tend à supprimer l'alinéa 12 de l'article 21, qui prévoit que l'établissement public peut créer des filiales ou prendre des participations dans des entreprises, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

Les amendements CD 330 et CD 331 sont des amendements de repli.

M. le rapporteur. Monsieur Lamy, il serait dommage de priver l'établissement public de la possibilité de créer des filiales. Laissez-moi vous donner un exemple : la valorisation du secteur de Satory devrait permettre l'émergence d'un pôle dédié à la mobilité durable, notamment axé sur les véhicules décarbonés – un sujet d'actualité. Un tel pôle pourrait justifier la création d'une filiale. C'est pourquoi je suis défavorable à ces trois amendements.

M. François Lamy. Je ne suis pas opposé à l'intervention de l'État en matière économique dans le cadre, par exemple, des pôles de compétitivité. En revanche, est-il normal de conférer à cet établissement public des missions qui relèvent des collectivités territoriales ou du marché ? Tant d'interventionnisme de la part du Gouvernement et de la majorité me surprend !

M. le président Christian Jacob. L'amendement CD 330 tend à ce que le capital de ces filiales ait « *vocation à demeurer 100 % public* » : n'est-ce pas contradictoire avec vos arguments ?

M. François Lamy. Il s'agit d'un amendement de repli.

Ces trois amendements visent à préciser le rôle de cet établissement public, d'autant plus qu'il n'est pas prévu que ce soit un élu qui le dirige mais un président-directeur général nommé par décret : on sait ce qu'il adviendra alors du rôle du conseil d'administration, qui sera purement consultatif, c'est-à-dire formel. L'alinéa 12 crée un véritable « monstre » !

La Commission rejette successivement les amendements CD 206, CD 330 et CD 331.

Elle examine ensuite l'amendement CD 207 de M. François Lamy.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement vise lui aussi à prévoir des garde-fous au « Gazprom » que vous construisez, à savoir un établissement public qui, à travers ses filiales, pourra entretenir des relations commerciales illimitées : l'alinéa 13 de l'article 21 prévoit en effet que l'établissement public pourra réaliser des acquisitions et, avec l'accord des communes intéressées, des opérations d'aménagement d'équipement urbain en dehors de son périmètre d'intervention, c'est-à-dire en fait sur tout le territoire national. Cela ne paraît pas justifié si cet établissement a pour mission de veiller seulement au rayonnement scientifique et au développement international du pôle de Saclay. D'où notre amendement de suppression de cet alinéa 13.

M. le rapporteur. La suppression de l'alinéa 13 interdirait à l'établissement toute marge d'action en dehors de son périmètre lorsque cela se révélerait nécessaire à l'exercice de certaines de ses missions. L'établissement doit donc absolument avoir cette possibilité d'intervention en dehors de son périmètre. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable.

M. le président Christian Jacob. Il faut en effet rappeler que l'alinéa 13 précise que l'établissement peut réaliser ces acquisitions et ces opérations « *lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions* ».

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Pensez-vous, par exemple, à la possibilité pour l'établissement public d'acquérir le patrimoine d'un établissement d'enseignement supérieur susceptible de s'implanter sur son territoire, de sorte que le processus de valorisation des actifs fonciers de cet établissement d'enseignement serve à son implantation sur le territoire de Saclay ? Ce serait une conséquence effroyable du projet de loi pour les collectivités qui accueillent aujourd'hui des établissements susceptibles d'être déplacés.

M. le rapporteur. La suppression de l'alinéa 13 pourrait interdire, par exemple, la réalisation d'un partenariat technologique ou scientifique avec le pôle de Grenoble.

M. François Lamy. Mais cet alinéa ne porte que sur la réalisation d'acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'exemple que j'ai donné précédemment est, à mes yeux, la seule utilisation possible de l'alinéa 13. Si, demain, après acquisition de ses bâtiments par l'établissement public, l'École normale supérieure de Cachan part s'implanter à Saclay, que répondrai-je à mes administrés ?

M. le président Christian Jacob. Priver l'établissement public d'une telle faculté serait d'autant plus dommage qu'il n'en usera qu'avec l'accord des collectivités intéressées.

M. François Lamy. Selon la rédaction actuelle, l'accord des collectivités n'est requis que pour les opérations d'aménagement, il ne l'est pas pour les acquisitions.

M. le président Christian Jacob. En cas d'accord, les collectivités ne pourraient qu'avoir intérêt à la réalisation d'un tel projet.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. En cas d'acquisition, chacun sait qu'une commune ne peut user du droit de préemption que si elle en a les moyens.

M. François Lamy. La commune n'aura pas d'autre choix que de donner son accord à une opération d'aménagement car elle y sera contrainte par les acquisitions réalisées sur son territoire par l'établissement public.

M. le secrétaire d'État. L'alinéa 13 ne soulève pas de problème fondamental. Dans le cadre de ses missions, l'établissement public peut être amené à réaliser, par exemple, un cyclotron en partage avec Grenoble ou Toulouse. Il faut donc lui en donner la possibilité. Même si ce type d'opération ne doit pas se réaliser avant cinq ou dix ans, il vaut mieux que la loi le prévoit dès maintenant.

Comme je l'avais déjà souligné en répondant à M. Grouard, la définition des périmètres, pour utile qu'elle soit, ne doit pas empêcher l'articulation de réseaux sur des objets scientifiques particuliers.

M. François Lamy. Le synchrotron construit en France a été financé à 100 % par les collectivités territoriales ! L'exemple n'est donc pas pertinent !

M. le secrétaire d'État. J'ai pris un exemple connu de tous.

M. François Lamy. Mais payé seulement par quelques-uns !

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 21 ainsi modifié.

Après l'article 21

La Commission est saisie de l'amendement CD 332 de M. François Brottes, portant article additionnel après l'article 21.

M. Daniel Goldberg. À la page 13 de l'exposé des motifs du projet de loi, il est écrit que « dans la conduite de ses opérations, l'établissement public Paris-Saclay s'astreindra à distinguer les opérations conduites au titre des missions de service public qui lui sont confiées de ses opérations de nature concurrentielle ». Nous avons pointé le risque de confusion : nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette déclaration d'intention.

Toutefois, l'alinéa 13 de l'article 21 faisant précisément courir un risque de confusion, cet amendement tend à prévoir la rédaction d'un rapport annuel permettant au Parlement d'être informé sur les conséquences des activités concurrentielles de l'établissement.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à un amendement qui ne fera « qu'engorger » davantage encore le Parlement de rapports. De plus, les commissions pourront entendre à tout moment le président de l'établissement et le commissaire du Gouvernement sur ces opérations.

M. Daniel Goldberg. Le projet de loi ne reprend donc pas la déclaration d'intention qui figure dans son exposé des motifs.

La Commission rejette l'amendement.

Article 22

Conseil d'administration de l'établissement public de Paris-Saclay

L'article 22, qui, comme l'article suivant, contient des dispositions essentielles relatives à la gouvernance de l'établissement public, a trait essentiellement à la composition de son conseil d'administration.

• Le paragraphe I prévoit ainsi que l'établissement public Paris-Saclay sera administré par un conseil d'administration comportant quatre collègues :

– celui des représentants de l'État, qui constitue la collectivité publique de rattachement de l'établissement public ;

– celui des représentants de collectivités territoriales de la région Île-de-France et de leurs groupements ;

– celui des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire et scientifique ;

– celui enfin des personnalités choisies en raison de leur expérience en qualité de chef d'entreprise ou de cadre dirigeant d'entreprise.

L'article 22 du projet de loi prévoit que les représentants des premier et deuxième collègues, ceux donc des collectivités publiques (État et collectivités territoriales de la région Île-de-France, ainsi que leurs groupements), disposeront de la majorité au sein du conseil d'administration.

L'exposé des motifs du projet de loi précise que le décret d'application de ces dispositions fixera les effectifs de chacun des quatre collègues, en veillant, dans un souci d'efficacité, à ce que le conseil d'administration ne comporte qu'un nombre réduit de membres de l'ordre de quinze à vingt administrateurs, sans toutefois fournir de précisions sur la répartition des effectifs entre les collègues.

Il est également précisé, toujours dans l'exposé des motifs du projet de loi, que, dans les deux derniers collèges (représentants des milieux universitaires et scientifiques et représentants de celui des entreprises), les membres seront désignés en raison de leur expérience en tant qu'acteur *ou ancien acteur* de la catégorie qu'ils représentent, *sans que soit nécessaire un lien direct avec le territoire*. Ce qui signifie que ces membres ne représenteront pas nécessairement les établissements installés sur le plateau de Saclay. Il est précisé également que l'État choisira discrétionnairement au moins un membre de chacun de ces deux collèges.

Les règles relatives à la gouvernance de l'établissement public de Paris-Saclay et à la composition de son conseil d'administration tiennent compte ainsi de cette particularité fondamentale, de cet objet qui est d'associer de multiples intervenants publics et privés (État, collectivités territoriales, ainsi que leurs groupements, universités, organismes de recherche, entreprises) pour un objectif commun, l'aménagement, puis le développement d'un pôle scientifique et technologique de rayonnement international.

Toutefois, si les milieux de la recherche, de l'université, de l'entreprise sont largement présents dans les instances dirigeantes de l'établissement public dans une logique participative, ce sont bien les collectivités publiques qui gardent le rôle décisionnaire le plus important ; elles disposent ainsi de la majorité des sièges au sein du conseil d'administration.

- Le paragraphe II de l'article 22 prévoit, quant à lui, que la durée du mandat de membre du conseil d'administration sera de cinq ans et que ce mandat sera renouvelable. C'est là une disposition habituelle, prévue de la même façon, par exemple, pour les membres du conseil de surveillance de la « Société du Grand Paris » par l'article 8 du présent projet de loi.

*

* *

La Commission est saisie des amendements CD 69 de M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques, CD 198 de M. Serge Grouard et CD 208 de M. François Lamy, qui peuvent être soumis à une discussion commune.

M. Pierre Lasbordes, suppléant M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à garantir que les représentants des collectivités territoriales habilités à siéger au sein du conseil d'administration seront les premiers concernés et seront donc des élus, locaux ou parlementaires, des départements de l'Essonne et des Yvelines.

M. Serge Grouard. L'amendement CD 198 vise à traduire dans la composition du conseil d'administration le principe validé par l'adoption de l'amendement CD 197 modifié.

M. François Lamy. La rédaction actuelle du projet de loi permettrait d'élire des représentants de la région Île-de-France qui ne seraient pas concernés. L'amendement CD 208 vise donc à préciser qu'il s'agira bien de « représentants de la région Île-de-France, des départements de l'Essonne et des Yvelines, ainsi que des représentants des EPCI concernés installés dans le ressort du périmètre territorial de l'établissement public de Paris-Saclay ».

L'exposé des motifs du projet de loi prévoit un conseil d'administration réduit à vingt, voire quinze personnes. Or les cinq sénateurs du département de l'Essonne sont élus au scrutin proportionnel – leur circonscription, c'est le département. Cela signifie-t-il que, si l'amendement CD 69 est adopté en l'état, les cinq sénateurs seront réputés concernés ? Si c'est le cas, avec ceux des Yvelines, cela fera beaucoup. L'amendement CD 208 paraît donc plus pertinent au regard de la composition du conseil d'administration.

M. le rapporteur. Il convient de modifier la rédaction de l'amendement CD 69 afin de le rendre encore plus pertinent, en substituant aux mots « *élus dans les circonscriptions couvertes par ces deux départements* » les mots « *désignés par les commissions compétentes des assemblées parlementaires* ».

M. le président Christian Jacob. On peut faire confiance au bon sens des membres des commissions compétentes pour désigner des parlementaires directement concernés.

M. Daniel Goldberg. Soit vous voulez que ce soient les élus locaux directement concernés par le projet de loi qui siègent au conseil d'administration au titre d'élus du secteur, soit vous voulez, comme M. Serge Grouard, étendre cette possibilité aux élus nationaux – députés ou sénateurs – mais on ne saurait concilier les deux démarches si le conseil d'administration doit comprendre entre quinze et vingt membres seulement, issus de quatre collèges, d'autant que l'État voudra y rester majoritaire.

M. le secrétaire d'État. Ce n'est pas certain.

M. Daniel Goldberg. Même si ce n'est pas le cas, il n'en reste pas moins que le collège représentant les élus locaux, départementaux et régionaux ainsi que les députés et les sénateurs comptera cinq membres tout au plus. Il conviendra par ailleurs de définir également les commissions compétentes, qui sont déjà au nombre de trois dans le cadre du projet de loi.

M. le président Christian Jacob. C'est à l'Assemblée nationale et au Sénat qu'il appartiendra de se prononcer. Je vous rappelle par ailleurs qu'il n'y a qu'une seule commission saisie au fond dans chaque assemblée.

M. Daniel Goldberg. Comme on peut imaginer que le « collège des élus » comptera un député et un sénateur, il ne restera que trois places pour les élus locaux, départementaux et régionaux, à moins que ce collège ne soit plus important que les autres. Or nous n'avons aucune précision en la matière.

M. le président Christian Jacob. C'est la raison pour laquelle il convient de faire confiance aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

Nous pourrions de plus interroger sur le sujet le ministre et le rapporteur en séance publique, où les débats, je vous le rappelle, font foi.

M. François Lamy. Je tiens à souligner que l'amendement CD 69 prévoit que ce collègue « peut » et non « doit » comprendre des députés et des sénateurs ainsi qu'un représentant de la région Île-de-France. Qui décidera que ce collègue comprendra effectivement des parlementaires désignés par les commissions compétentes ?

Par exemple, le projet du plateau de Saclay et celui de Satory concernent quatre établissements publics de coopération intercommunale, deux départements et la région, ce qui fera sept représentants, tout au moins si tout le monde est représenté. Mais peut-on imaginer que des élus concernés ne soient pas représentés au sein du conseil d'administration ? Si c'était le cas, ce serait très grave car cela irait à l'encontre de la décentralisation tout en nuisant à l'accomplissement du projet lui-même. Habituellement, un établissement public est composé, sinon à majorité, tout au moins à parité, d'élus. Cet établissement public pose donc un problème quant à sa nature.

M. le président Christian Jacob. Le mode de désignation des membres des différents collèges est renvoyé à un décret en Conseil d'État, comme il est d'usage.

M. François Lamy. L'exécutif déciderait donc de la présence de parlementaires au sein du conseil d'administration ?

M. le président Christian Jacob. Si nous décidons que des parlementaires seront nommés de manière systématique, ce sera au détriment des représentants des collectivités.

M. Daniel Goldberg. Il serait donc sage que les proportions attribuées aux différents collèges soient précisées dans la loi ou au moins encadrées dans des fourchettes. En réalité, avec les personnalités scientifiques et les chefs d'entreprise, l'État choisira les membres de trois collèges. La place laissée aux élus, qu'ils soient locaux ou nationaux, est donc bien maigre.

M. Pierre Lasbordes, rapporteur pour avis suppléant de la Commission des affaires économiques. Nous sommes d'accord avec la proposition consistant à confier aux commissions compétentes des assemblées le soin de désigner les parlementaires siégeant au conseil d'administration. Le problème porte effectivement sur la répartition entre collèges. Pour éviter la profusion, nous pouvons espérer que les intercommunalités procéderont à des regroupements.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je n'ai jamais compris pourquoi des sénateurs et des députés siégeaient dans ce genre d'instances ; le rôle des parlementaires est d'une autre nature. Si leur intégration a pour effet de réduire l'implication des élus locaux, c'est ennuyeux.

M. le président Christian Jacob. Ce sujet n'échappera pas à la sagacité des sénateurs ; nous y reviendrons donc au cours de la navette.

M. Serge Grouard. Il ne me paraît en effet pas absurde qu'au moins un représentant de la région Île-de-France siége au collège des élus mais je propose que, pour le reste, sa composition reste ouverte, y compris au-delà des limites territoriales.

M. le président Christian Jacob. Même si elle n'est pas totalement satisfaisante pour le moment, je vous propose de retenir provisoirement la rédaction proposée par la Commission des affaires économiques, ainsi modifiée :

« 2° Le collège des représentants de l'Essonne et des Yvelines, qu'ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes. Ce collège peut également comprendre des députés ou des sénateurs, désignés par les commissions compétentes des assemblées, ainsi qu'un représentant de la région Île-de-France. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration, il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ; ».

*La Commission **adopte** l'amendement CD 69 ainsi modifié.*

En conséquence, les amendements CD 198 et CD 208 tombent.

La Commission est saisie des amendements CD 209, CD 210 et CD 211 de M. François Lamy, CD 74 de M. le rapporteur, CD 212 et CD 213 de M. François Lamy, qui sont soumis à une discussion commune, l'amendement CD 213 faisant l'objet du sous-amendement CD 359 de M. le rapporteur.

M. Daniel Goldberg. L'amendement CD 209 tend, d'une part, à ne pas limiter les personnalités du monde économique aux chefs d'entreprise et aux cadres dirigeants – les entreprises pourraient aussi être représentées par des délégués des chambres consulaires – d'autre part, à ouvrir le troisième collège à des personnalités possédant une expérience économique et entrepreneuriale.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Puis, après avis défavorables du rapporteur, elle **rejette** successivement les amendements CD 210 et CD 211.*

*L'amendement CD 74 est **retiré**.*

M. François Lamy. L'amendement CD 212 vise à établir une représentation paritaire entre l'État et les collectivités territoriales, comme au sein de tous les conseils d'administration d'établissement public.

M. le rapporteur. Cela relève du décret.

La Commission rejette l'amendement.

M. Daniel Goldberg. Je relève que vous dotez cet établissement public d'un conseil d'administration, contrairement à la formule que vous avez choisie pour la Société du Grand Paris. C'est un manque de cohérence.

Par l'amendement CD 213, nous proposons de créer un comité consultatif, composé de personnalités de la société civile, qui serait appelé à émettre des avis à propos des opérations menées par l'établissement public.

M. François Lamy. Plusieurs catégories d'acteurs ne sont pas intégrées au conseil d'administration. Le monde de l'entreprise, par exemple, ne se résume pas aux chefs d'entreprise. Des organisations syndicales de mon département se montrent très intéressées par le projet de développement du plateau de Saclay. Il serait utile de pouvoir recueillir leur avis, de même que celui de la chambre de commerce et d'industrie ou des associations agréées dans le domaine de l'environnement.

M. le rapporteur. Je suis favorable à l'amendement CD 213, sous réserve qu'il soit fait mention des organisations professionnelles agricoles.

M. François Lamy. Sur le plateau de Saclay, on dénombre neuf agriculteurs pour 14 000 chercheurs. Il ne faut pas négliger les organisations syndicales ni la chambre de commerce et d'industrie.

M. le président Christian Jacob. Au-delà de ses effectifs, le monde agricole détient souvent une grande partie du foncier. Je pense qu'il convient de consulter les organisations professionnelles agricoles, les chambres consulaires, les organisations syndicales et les associations agréées dans le domaine de l'environnement.

M. Christian Patria. Je suggère de préciser : « *organisations syndicales représentatives* ».

M. Daniel Goldberg. Pour les chercheurs, cela exclurait l'UNSA et la FSU.

M. le président Christian Jacob. Le sous-amendement CD 359 étant retiré, je vous propose de vous prononcer sur l'amendement CD 213 ainsi modifié :

« Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives du monde associatif, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Il est saisi par le conseil d'administration sur ses projets. »

La Commission adopte l'amendement ainsi modifié, à l'unanimité.

Elle adopte enfin l'article 22 ainsi modifié.

Article 23

Direction générale de l'établissement public de Paris-Saclay

L'article 23 prévoit que la direction générale de l'établissement public de Paris-Saclay sera assurée par le président du conseil d'administration qui portera le titre de président directeur général. Celui-ci sera nommé par décret parmi les membres du conseil d'administration.

Cet article évite la dichotomie quelquefois prévue pour les établissements publics entre les fonctions de président de l'organe délibérant et celles de directeur général ; ainsi l'article 8 du présent projet de loi distingue les deux fonctions, s'agissant de la direction de la « Société du Grand Paris » ; de manière similaire, l'article 4 du décret du n° 58-815 du 9 septembre 1958 relatif à l'établissement public de la Défense (EPAD) distingue clairement président du conseil d'administration et directeur général.

La formule retenue à l'article 23 vise à permettre une identification claire du responsable effectif de la direction d'un établissement public dont les missions seront essentielles pour l'ensemble du pays.

Il est prévu que le président directeur général sera nommé par décret parmi les membres du conseil d'administration et non pas élu par le conseil d'administration lui-même.

Ce libellé souligne que l'État entend conserver un rôle majeur dans la direction d'un établissement public appelé à réaliser des investissements très importants. Il est une forme de « compensation » aux dispositions de l'article 22, qui ouvre assez largement la gouvernance à d'autres intervenants (collectivités territoriales et leurs groupements, mais aussi personnalités compétentes dans les domaines universitaire et scientifique et personnalités de monde des entreprises).

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 215 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Vous créez une fonction de PDG, cumulant des responsabilités de présidence et de direction, ce qui est inédit. Nous souhaitons revenir au droit habituel pour les établissements publics investis de missions d'aménagement, avec un directeur général et un président, choisi parmi les élus locaux siégeant au conseil d'administration.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Remettre en cause le principe du PDG serait étranger à l'esprit du projet.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. L'existence d'un conseil d'administration rend encore plus nécessaire l'élection d'un président en son sein, choisi par ses pairs.

M. le rapporteur. La formule que nous proposons constitue un bon moyen d'identifier facilement la direction de l'établissement.

M. Daniel Goldberg. La distinction entre les fonctions de président et de directeur, pratiquée dans tous les établissements publics d'aménagement existants, ne fonctionne pas trop mal.

M. François Lamy. Habituellement, le directeur administre l'établissement public tandis que le conseil d'administration, présidé par un élu, est chargé des orientations et des impulsions. Le mécanisme que vous proposez sera complètement déséquilibré par rapport à la réalité du terrain ; il fera fi de la légitimité des élus locaux. Le président ne sera même pas comptable devant le conseil d'administration puisqu'il n'aura pas été nommé par celui-ci.

M. le rapporteur. Je rappelle, d'une part qu'il ne s'agit pas ici d'un établissement public d'aménagement, d'autre part que le président de la SNCF est nommé par décret.

M. François Lamy. Mais nous parlons d'un établissement public au sein duquel siégeront des élus au suffrage universel.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 214 de M. François Lamy.

M. Daniel Goldberg. Même si le PDG est nommé par décret, nous demandons que le conseil d'administration puisse au moins formuler un avis conforme à la majorité des deux tiers.

M. le rapporteur. Avis défavorable, pour les mêmes raisons.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission est saisie de l'amendement CD 71 de M. le rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques.

M. Pierre Lasbordes, rapporteur pour avis suppléant de la Commission des affaires économiques. Nous proposons une solution intermédiaire : le PDG serait nommé par décret, après audition par les commissions parlementaires compétentes, c'est-à-dire par des élus.

M. le rapporteur. Avis favorable.

La Commission adopte cet amendement.

La Commission examine l'amendement CD 217 de M. François Lamy.

M. Daniel Goldberg. Dans l'exposé des motifs de l'article, vous indiquez que, pour la fonction de président-directeur général de l'Établissement public de Paris-Saclay, vous dérogez à la limite d'âge prévue dans la fonction publique. C'est curieux. Mais, aspect positif, j'en déduis que M. Jean Sarkozy n'est pas candidat.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

M. le rapporteur. Avis défavorable car il serait dommage de se priver de compétences. La France a par exemple laissé le professeur Luc Montagnier partir à l'étranger pour des raisons liées à l'âge ; elle ne sait pas garder ses potentialités.

La Commission rejette cet amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, elle rejette également l'amendement CD 216 de M. François Lamy.

Puis elle adopte l'article 23 modifié.

Après l'article 23

La Commission est saisie de l'amendement CD 70 de M. le rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques.

M. Pierre Lasbordes, rapporteur pour avis suppléant de la Commission des affaires économiques. Il s'agit de préciser les fonctions qui incomberont au futur PDG de l'établissement public.

M. Daniel Goldberg. Il est curieux que les marges d'action du conseil d'administration ne soient pas spécifiées par ailleurs. Par exemple, votera-t-il le budget ?

M. le rapporteur pour avis suppléant de la Commission des affaires économiques. Il suffit de se reporter à l'article 27, qui est explicite.

M. François Lamy. Vous prétendez que la composition du conseil d'administration peut être renvoyée à un décret mais vous fixez les pouvoirs du président dans la loi. Je comprends mal cette logique.

M. le rapporteur. Avis favorable.

La Commission adopte cet amendement.

Article 24

Ressources de l'établissement public de Paris-Saclay

L'article 24 relatif aux recettes de l'établissement public de Paris-Saclay comporte des dispositions habituelles, s'agissant d'un établissement public, de surcroît à caractère industriel et commercial.

Ces ressources sont les suivantes :

1°) les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales et enfin, toutes personnes, publiques ou privées, françaises ou étrangères.

Cette première catégorie de ressources est entendue assez largement, à l'instar du dispositif retenu à l'article 9 du présent projet de loi pour les ressources de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

La référence faite aux apports financiers de l'Union européenne se justifie eu égard à la politique d'encouragement donnée par les instances européennes (ainsi des conclusions adoptées sous la présidence française en décembre 2008) à l'émergence de « *clusters* » d'envergure mondiale et à la coopération entre « *clusters* » européens. Quant à la référence aux collectivités territoriales, on peut noter que certaines d'entre elles (la région Île-de-France, les départements de l'Essonne et des Yvelines en particulier) ont exprimé déjà leur intérêt pour de tels apports au futur établissement public.

2°) le produit des redevances pour services rendus ;

3°) le produit de la cession des biens meubles et immeubles ;

Ces deux catégories de ressources auront la plus grande importance relative, du fait du caractère industriel et commercial de l'établissement public, qui le rapproche d'établissements similaires de droit privé.

4°) le produit des emprunts ;

5°) les dons et legs ;

6°) tous autres concours financiers.

En phase d'amorçage, ce sont les apports publics sous forme de dotations qui seront les plus importants, afin d'assumer notamment le décalage entre les dépenses nécessaires aux acquisitions foncières et aux investissements en infrastructures et les recettes liées aux loyers des baux consentis aux entreprises.

Dans la phase d'aménagement, prendront toute leur importance les opérations de vente de charges foncières ainsi que les revenus des autorisations à utiliser le domaine public concédées sur les terrains destinés aux entreprises.

Dans la phase suivante, où le développement de l'innovation sera la tâche principale de l'établissement public, ce seront notamment les ventes de prestations ainsi que les prises d'intérêts sur les contrats de licence et de recherche conclus par l'intermédiaire de l'établissement public qui apporteront les recettes les plus significatives.

Il faut noter enfin que le recours possible à des emprunts se justifie par la nécessité de pouvoir mobiliser des fonds privés, étant donné l'ampleur des investissements prévus. Ces emprunts seront adossés au foncier public qui sera transféré à l'établissement public à titre gratuit, selon les dispositions de l'article 25 du projet de loi que l'on examinera ci-après.

*

* *

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 4 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 218 de M. François Brottes.

M. Daniel Goldberg. Il s'agit d'éviter les investissements boursiers, qui, ces dernières années, ont montré leurs inconvénients...

M. le rapporteur. Avis défavorable, évidemment : si l'établissement a des excédents de trésorerie, il serait malvenu de l'empêcher d'acquérir des bons du trésor ou d'autres produits garantis, rapportant des intérêts. C'est de la bonne gestion financière.

M. François Lamy. Vous allez confier des missions et des responsabilités à une seule personne, sans contrôle du conseil d'administration.

M. le président Christian Jacob. Non ! Nous vous avons expliqué que tout cela sera prévu dans le décret en Conseil d'Etat.

M. François Lamy. Compte tenu des pouvoirs et du périmètre de l'établissement public, il convient au moins d'encadrer les capacités de gestion de son directeur général.

M. le rapporteur. Les pouvoirs conférés au commissaire du Gouvernement nous donnent l'assurance que l'établissement public ne fera pas n'importe quoi.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle adopte l'article 24 ainsi modifié.

Article 25

Transfert des biens immobiliers de l'État à l'établissement public de Paris-Saclay

• Cet article précise, dans son paragraphe I, que l'État peut transférer à titre gratuit à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, la propriété de ses biens immobiliers, à l'exception des forêts domaniales.

Il est évidemment nécessaire que les biens en question soient situés dans le périmètre prévu à l'article 20 du projet de loi, soit actuellement les 49 communes de l'Essonne et des Yvelines que l'on a déjà mentionnées et qu'ils soient nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public. Il est précisé enfin que les transferts ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires. Ils aideront l'établissement public à conduire ses opérations et à maîtriser dans le temps l'évolution du territoire.

• Dans son paragraphe II, l'article 25 modifie l'article L. 719-14 du code de l'éducation. Cet article permet actuellement à l'État de transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition. Ce transfert qui s'exerce à titre gratuit permet aux établissements d'enseignement supérieur de devenir ainsi propriétaires de leur domaine foncier, ce qui renforce considérablement leur autonomie de gestion.

Le paragraphe II de l'article 25 prévoit que l'établissement public de Paris-Saclay peut lui aussi transférer la propriété de ses biens, afin de permettre notamment l'application de ce dispositif à l'Université Paris XI (Orsay).

*

* *

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD 5, CD 6 et CD 361 de M. le rapporteur.

Puis elle adopte l'article 25 ainsi modifié.

Article 26

Exclusion de l'établissement public de Paris-Saclay du champ d'application de la loi sur la démocratisation du secteur public

Cet article complète l'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, en mentionnant l'établissement public de Paris-Saclay.

Cette annexe est prévue par l'article 4 de la loi précitée, qui indique que certains établissements et entreprises publics (figurant dans l'annexe) sont exclus du champ d'application du Titre II de la loi relatif aux règles de composition des conseils d'administration des établissements publics. Rappelons que la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public a prévu notamment, dans une logique participative, de faire figurer des représentants des salariés ainsi que des usagers dans les conseils d'administration des établissements publics.

Les dispositions de l'article 26 du présent projet de loi sont ainsi un corollaire de celles de l'article 22, qui prévoient, quant à elles, pour la composition du conseil d'administration de l'établissement public de Paris-Saclay, des règles particulières, une gouvernance spécifique, dues à l'objet même de celui-ci.

*

* *

La Commission adopte l'article 26 sans modification.

Article 27

Conditions d'application du chapitre I

Cet article renvoie à un décret en Conseil d'État pour fixer les modalités d'application des dispositions du chapitre I^{er} du Titre V du projet de loi relatives à l'établissement public de Paris-Saclay.

Ce décret précisera ainsi notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement (en particulier donc, les règles essentielles de sa gouvernance prévues aux articles 22 et 23), les modalités d'exercice de son contrôle et de sa tutelle par sa collectivité publique de rattachement, l'État, ainsi que les conditions dans lesquelles le commissaire du gouvernement en charge de sa surveillance pourra s'opposer aux délibérations du conseil d'administration.

Le décret en Conseil d'État comportera également des dispositions relatives au régime financier et comptable de l'établissement public, largement de droit privé, s'agissant d'un établissement public à caractère industriel et commercial.

*

* *

La Commission examine les amendements CD 221 de M. François Lamy, CD 65 de M. le rapporteur pour avis de la Commission des lois et CD 220 de M. François Lamy, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. Daniel Goldberg. L'État nommera les trois quarts des membres du conseil d'administration : les représentants de l'État, les personnalités issues du monde scientifique et celles issues du monde économique. Et un commissaire du Gouvernement sera encore chargé de surveiller ce conseil d'administration, qui ne disposera pourtant d'aucun pouvoir, afin, je suppose, d'exercer un droit de veto au cas où les représentants des collectivités territoriales parviendraient à convaincre les autres administrateurs.

M. le rapporteur. C'est un très bon amendement. J'y suis favorable, sous réserve d'ajouter le mot « est » avant le mot : « chargé ».

M. le secrétaire d'État. L'avis du Gouvernement est défavorable.

La Commission adopte l'amendement CD 221, ainsi corrigé.

En conséquence, les amendements CD 65 et CD 220 tombent.

La Commission adopte l'article 27 ainsi modifié.

Après l'article 27

La Commission est saisie de l'amendement CD 333 de M. François Brottes.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement prévoit que le Gouvernement remettra au Parlement un rapport présentant les conditions dans lesquelles les autres pôles scientifiques et technologiques peuvent bénéficier des mêmes compétences que Paris-Saclay.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Le Parlement peut entendre les responsables autant qu'il le souhaite.

La Commission rejette cet amendement.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY

Avant l'article 28

La Commission est saisie des amendements CD 8 du rapporteur et CD 67 de M. Pierre Lasbordes, pouvant être soumis à discussion commune.

M. le rapporteur. Mon amendement tend à rédiger ainsi l'intitulé du chapitre II : « *Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay* ».

M. Pierre Lasbordes. L'amendement CD 67 mentionne la dimension agricole du pôle.

M. le rapporteur. Pour en tenir compte, je propose de rectifier mon amendement en remplaçant les mots : « *scientifique et technologique* » par les mots : « *scientifique, technologique et agricole* ».

M. François Lamy. C'est la négation de tout ce que j'ai pu faire dans ce secteur depuis six ou sept ans. On ne va pas parler de « pôle agricole du plateau de Saclay » alors que, dans le périmètre de l'établissement public, il y a bien plus d'hectares agricoles à l'extérieur du plateau qu'il n'y en a à l'intérieur !

M. le président Christian Jacob. L'amendement CD 67 a été débattu et adopté par la commission des affaires économiques saisie pour avis. Je vous propose de l'examiner favorablement.

La Commission adopte l'amendement CD 8 ainsi rectifié.

En conséquence, l'amendement CD 67 n'a plus d'objet.

Article 28

Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay

Cet article crée, dans le chapitre I^{er} « Dispositions particulières à Paris et à la région Île-de-France » du Titre IV du livre I^{er} de la partie législative du code de l'urbanisme « Règles générales d'aménagement et d'urbanisme », une section III consacrée à la création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay. Il s'agit d'une traduction concrète du principe de développement durable, appliquée à une zone directement visée par le SDRIF adopté en septembre 2008.

Cinq nouveaux articles sont donc prévus :

- L'article L. 141-5 du code de l'urbanisme prévoit donc qu'est créée cette zone dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) du plateau de Saclay, laquelle a été prévue par le décret du 3 mars 2009. *Cette zone de protection naturelle est **non urbanisable***. Elle est délimitée par décret en Conseil d'État pris après avis des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national.

La zone n'est pas déterminée *a priori* dans le texte du projet de loi : son ampleur et ses limites doivent être délimitées au terme d'un processus participatif, après une enquête publique qui sera conduite dans les conditions prévues par le code de l'environnement. Une carte précisant le mode d'occupation des sols sera annexée au décret précité.

Les règles prévues pour la zone de protection sont annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes concernées, celles-ci disposant d'un délai de six mois à compter de la date de publication du décret pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

- Selon l'article L. 141-6 du code de l'urbanisme, aucun changement de mode d'occupation du sol de la zone de protection entre les usages naturels, agricoles et forestiers tels qu'ils sont prévus aux plans locaux d'urbanisme des communes concernées ne pourra intervenir sans l'autorisation des ministres en charge du développement durable et de l'agriculture ; l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, en l'occurrence du préfet de région, devra, par ailleurs, être recueilli.

Il est précisé toutefois que la poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, n'est pas considérée comme un changement d'occupation.

- L'article L. 141-7 prévoit logiquement que la révision du périmètre de la zone de protection naturelle est prononcée par décret en Conseil d'État, selon les modalités prévues à l'article L. 141-5 pour la délimitation de cette zone.

- L'article L. 141-8 dispose que l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en relation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale de la zone, un programme d'action portant sur les aménagements et orientations de gestion susceptibles de favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, ainsi que la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

Ce programme sera établi, lorsqu'il est relatif à la gestion forestière, en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière, qui représente les intérêts des propriétaires privés. Les documents de

gestion des forêts feront l'objet des adaptations nécessaires et vaudront aménagement orientation de gestion, comme indiqué à l'alinéa précédent de ce même article L. 141-8 du code de l'urbanisme.

- Enfin, selon l'article L. 141-9, les consultations préalables à la délimitation comme à la révision du périmètre de la zone de protection naturelle seront précisées par un décret en Conseil d'État.

L'article 28 du projet de loi, à la rédaction un peu complexe, a ainsi pour objet de prendre en compte les potentialités considérables en matière agricole et paysagère du plateau de Saclay. L'agriculture notamment y remplit des fonctions tout à la fois économiques, sociales et environnementales qui doivent être préservées. C'est une agriculture exploitant des terres de qualité exceptionnelle et situées dans une zone de 15 à 30 kilomètres de Paris. Les espaces boisés doivent de la même façon y être protégés du mouvement d'urbanisme.

Le schéma directeur régional de la région Île-de-France adopté en septembre 2008 a d'ailleurs préconisé « *la préservation d'au moins 2 300 hectares d'espace agricole sur le plateau* ».

L'on doit noter que le projet de loi traite d'une « *zone de protection naturelle, agricole et forestière* », ne donnant ainsi à cet espace aucune destination particulière, ce qui permet de faire coexister des zones naturelles et des zones agricoles, et ce qui autorise également à faire face aux incertitudes de l'avenir, que celles-ci concernent l'évolution de la population mondiale ou les changements climatiques.

Il est essentiel de remarquer en outre que le projet de loi ne contient aucune précision quant à l'étendue de la zone naturelle à préserver. Il est simplement prévu que la délimitation de la zone agricole et forestière interviendra au terme d'une procédure d'enquête publique, devant prendre en compte ainsi l'avis des populations locales.

Notons enfin que le dispositif retenu prévoit une action originale, définie en concertation par l'établissement public de Paris-Saclay et les collectivités territoriales ou leurs groupements en matière d'aménagement et de gestion agricoles comme de gestion forestière. Le 9°) de l'article 21 du projet de loi confie, il faut le rappeler, à l'établissement public, la mission de « *contribuer à la mise en valeur et à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers sur le plateau* »

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 222 de M. François Lamy, tendant à supprimer l'article.

M. François Lamy. Nous disposons déjà d'un document d'urbanisme, le SDRIF, qui détermine les zones qui sont aménageables et celles qui ne le sont pas. De plus, en créant cette « zone de protection naturelle, agricole et forestière », on confond défense de l'environnement et défense de l'agriculture. On va figer une zone à vocation agricole alors que l'on ne sait même pas s'il restera des agriculteurs sur ce territoire ! Le SDRIF, dont les objectifs sont strictement identiques, est à mon avis un outil bien plus souple et efficace.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Je ne vois pas pourquoi vous vous opposez à la création de cette zone.

M. François Lamy. L'agriculture est une activité économique. Vous risquez de « figer » complètement l'ensemble du secteur...

La Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 223 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Si l'on crée cette zone de protection, elle doit au minimum être compatible avec le SDRIF, qui s'inscrit, lui, dans l'esprit de la décentralisation. L'État doit tenir compte des décisions des élus !

M. le rapporteur. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles précédemment évoquées.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 154 de M. Pierre Lasbordes.

M. Pierre Lasbordes. Il est proposé par cet amendement de sanctuariser 2 300 hectares de terres agricoles au sein de la zone de protection naturelle, agricole et forestière.

M. le rapporteur. Je préfère la rédaction de l'amendement CD 143, qui a le même objet.

M. François Lamy. Nous y sommes également favorables, puisqu'il est conforme au SDRIF tel qu'il a été adopté par le conseil régional d'Île-de-France et qu'il répond aux souhaits de l'ensemble des élus du secteur.

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie l'amendement CD 143 de M. Pierre Lasbordes, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD 360 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le sous-amendement tend à compléter l'amendement par les phrases suivantes : « Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public définit les secteurs indispensables au développement du

pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection visée au premier alinéa. »

M. Daniel Goldberg. Je crains que cette rédaction ne soit ambiguë.

La Commission adopte le sous-amendement.

Puis elle adopte l'amendement ainsi sous-amendé.

M. le président Christian Jacob. Il faudra sans doute revenir sur certains ajouts que nous avons pu faire précédemment car cet amendement protège mieux le caractère agricole des terrains.

M. François Lamy. On collerait plus à la réalité du terrain en parlant de 2 300 hectares « consacrés à l'activité agricole ».

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune, CD 224 de M. François Lamy, CD 18 et CD 315 du rapporteur, et CD 225 de M. François Lamy.

M. François Lamy. La détermination du périmètre de la zone de protection naturelle, agricole et forestière est complexe. Il serait naturel de prendre l'avis des élus des collectivités qui participeront au financement du projet et des collectivités qui en ont déjà délibéré au sujet du SDRIF.

M. le rapporteur. C'est un bon amendement et j'y suis favorable. En contrepartie, M. Lamy conviendra que l'article 28, qu'il souhaitait supprimer, est un bon article !

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

En conséquence, les amendements CD 18 et CD 315 tombent.

M. François Lamy. L'amendement CD 225 tend à fixer à 2 300 hectares la surface minimale des espaces réservés aux activités agricoles à l'intérieur du périmètre très spécifique de l'opération d'intérêt national. Un périmètre de zone d'aménagement différé empiétant sur ces 2 300 hectares a été proposé au mois d'août. C'est pourquoi je souhaite apporter cette précision.

M. le rapporteur. À mon avis, cet amendement n'a plus d'objet. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de trois amendements rédactionnels, CD 9 du rapporteur, CD 72 du rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques et CD 10 du rapporteur, pouvant être soumis à une discussion commune.

M. le rapporteur. Je *retire* l'amendement de précision CD 10 au profit du CD 72.

La Commission adopte les amendements CD 9 et CD 72.

Puis la Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 12 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 226 de M. François Lamy, tendant à associer la chambre régionale d'agriculture, la SAFER, l'ONF et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France à la définition des orientations de la zone de protection.

M. le rapporteur. L'amendement CD 316 me semble préférable. Avis défavorable.

La Commission rejette cet amendement.

Elle adopte deux amendements rédactionnels identiques, CD 17 du rapporteur et CD 73 du rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques.

Puis elle examine l'amendement CD 316 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à préciser que le programme d'action est établi après consultation de la chambre régionale d'agriculture lorsqu'il concerne la gestion agricole.

M. Daniel Goldberg. Vous ne faites que la moitié du chemin : cette consultation pourrait avoir lieu sur d'autres sujets.

La Commission adopte cet amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 11 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD 334 de M. François Brottes.

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'adoption de cet amendement priverait les propriétaires forestiers de certaines exonérations de charges.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'article 28 ainsi modifié.

Article 29

Plan local de transport

Ce dernier article vise à compléter l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

• Il prévoit dans le **paragraphe I** d'un nouvel article 1-5 de ladite ordonnance la mise en place d'un syndicat mixte de transports entre l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports. La liste des communes concernées figure en annexe B du projet de loi ; elle correspond elle-même aux 49 communes du périmètre d'intervention de l'établissement public mentionnées à l'annexe A du projet de loi.

Ce syndicat mixte de transports obéit logiquement aux règles contenues dans le code général des collectivités territoriales, en ses articles L. 5721-1, L. 5721-4, L. 5721-6 et L. 5722-1.

La formule du syndicat mixte entre les collectivités concernées et l'établissement public doit permettre de satisfaire aux besoins de développement en transports du pôle, tout en respectant le principe de libre administration des collectivités territoriales.

• Le **paragraphe II** du nouvel article 1-5 fixe les règles de composition et de fonctionnement du comité syndical, l'instance dirigeante du syndicat de transports. Le comité syndical comprend ainsi des représentants de l'établissement public de Paris-Saclay, des départements de l'Essonne et des Yvelines ainsi que des communes ou de leurs groupements compétents pour le secteur des transports ; chaque collectivité membre du syndicat des transports est représentée par un délégué ; 40 % des voix sont attribuées à l'établissement public de Paris-Saclay, le quotient alors obtenu étant, le cas échéant, arrondi à l'unité supérieure pour parvenir à un nombre entier de voix.

Par ailleurs,

- chacun des deux départements dispose de trois voix ;
- chaque commune d'au moins 80 000 habitants dispose de neuf voix ;
- chaque commune comptant au moins 20 000 habitants et moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;
- chaque commune comptant moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;
- les groupements de communes compétents en matière de transports portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical à la majorité des deux tiers.

Enfin, les charges du syndicat mixte sont financées par les membres au prorata du nombre de voix qu'ils détiennent.

• Au **paragraphe III**, est prévue l'élaboration d'un plan local de transport par le syndicat mixte lequel associe donc l'établissement public de Paris-Saclay aux collectivités concernées.

Il existe, en effet, dans le périmètre de l'établissement, une multitude d'opérateurs publics et privés et sans doute des infrastructures de transport insuffisamment adaptées aux besoins de développement local. Le syndicat mixte élaborera donc un plan local de transport de services réguliers comme à la demande et permettant la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que des entreprises.

Le plan local de transport déterminera les relations à desservir, la nature des services rendus ainsi que les programmes d'investissement nécessaires. Il devra être approuvé à une majorité renforcée des deux tiers.

Le syndicat mixte transmettra ensuite ce plan local des transports au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). L'objet même de l'article 29 du projet de loi est bien de permettre que le plan local propre au Plateau de Saclay s'applique en accord et en coordination avec les grandes orientations définies à l'échelon régional.

Les deux parties pourront, dans un délai de six mois à compter de cette transmission, convenir des conditions d'application du plan local de transport par le STIF, qui pourra en obtenir la modification :

– si un accord intervient, ce sera alors le STIF qui demeurera sur le périmètre du Plateau de Saclay l'autorité organisatrice de transport ;

– si, en revanche, un tel accord n'intervient pas, ce sera le syndicat mixte qui deviendra, pour les services figurant au plan local de transports, autorité organisatrice de transport (AOT) de second rang au sens de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports en Île-de-France.

L'autorité organisatrice des services de transport a pour responsabilité de désigner les exploitants, de définir les modalités techniques d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services et enfin de veiller à la cohérence des programmes d'investissement. Les règles de tarification applicables en Île-de-France s'appliquent aux services inscrits au plan local de transport.

Il est prévu qu'une convention fixe les conditions de participation de chacune des parties au financement des services concernés, qui seront inscrits au plan de transport du STIF, les aménagements tarifaires applicables et enfin les mesures de coordination des services organisés respectivement par le STIF et par le syndicat mixte.

Les parties disposeront d'un délai de six mois à compter de l'expiration du délai précédemment mentionné pour conclure cette convention.

À défaut, les modalités de la convention seront définies par le préfet de la région Île-de-France. Celui-ci fixera les conditions de la participation financière du STIF, en prenant en compte le produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte.

• Selon le **paragraphe IV** enfin, un décret en Conseil d'État fixera les modalités d'application de l'article. Il déterminera en particulier les règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat mixte, les règles de coordination des transports ainsi que les conditions de révision du plan local de transport.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 227 de M. François Lamy, tendant à supprimer l'article.

M. François Lamy. La création d'une zone spécifique n'implique pas forcément que l'on s'affranchisse des compétences des uns et des autres, notamment de celles du STIF et des EPIC en matière de transports collectifs. Les EPIC peuvent s'organiser pour créer une autorité organisatrice des transports de proximité mais la loi ne saurait les y obliger. Et il n'appartient pas à l'État de se substituer au STIF ou aux établissements publics.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Comme M. Lamy et d'autres élus, nous avons demandé au STIF de créer une autorité organisatrice de transport de deuxième rang dans la zone du plateau Saclay. Bien que la loi lui en donne la possibilité, le STIF n'a pas donné pour l'instant de réponse favorable. Cela dit, son président a fait savoir au cours des derniers mois qu'il était prêt à faire voter cette création. Plusieurs conseils d'administration ont eu lieu depuis mais la question n'y a pas été débattue. Le Gouvernement a donc décidé, par précaution, d'inscrire dans le projet de loi la création de cette autorité. Il est prêt à retirer cette disposition au cours de la discussion parlementaire si un conseil d'administration du STIF (le prochain devrait se tenir début décembre) venait à l'adopter.

Il s'agit d'une mesure conservatoire. Au départ, nous n'étions pas favorables à ce que la loi oblige le STIF à prendre de telles dispositions.

Mme Annick Lepetit. Le président du STIF s'est engagé à présenter la mesure au conseil d'administration de janvier – celui de décembre étant consacré à l'examen du budget. La décision interviendra donc au cours de la navette.

M. Jean-Yves Le Bouillonec. Le STIF a déjà délégué de telles compétences, par exemple à la communauté d'agglomération de Val de Bièvre. Il n'y a donc pas d'obstacle de principe et cette solution est très souhaitable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 14 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 29 ainsi modifié.

Après l'article 29

La Commission est saisie de l'amendement CD 228 de M. François Lamy.

M. François Lamy. Il s'agit de réintroduire la commission nationale du débat public dans le suivi du projet concernant l'établissement public Paris-Saclay.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La concertation et la consultation sont présentes tout au long du titre V. Toutes les parties prenantes seront associées.

La Commission rejette cet amendement.

*

* *

Puis la Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

*

* *

En conséquence, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire vous demande d'adopter le projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961), modifié par les amendements figurant au tableau comparatif ci-après.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
	<p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>Le projet du Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les zones les plus attractives de la capitale et de la région d'Île-de-France, un développement économique et urbain structuré autour de territoires et de projets stratégiques identifiés, définis et réalisés conjointement par l'État et les collectivités territoriales, qui bénéficiera à l'ensemble du territoire.</p>	<p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>Le Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les <u>grands territoires stratégiques</u> de la région Île-de-France, <u>le</u> développement économique <u>durable, solidaire et équilibré de la région capitale, au bénéfice de l'ensemble du territoire national.</u></p> <p><u>Ce projet urbain, social et économique, associant les citoyens tout au long de son élaboration, s'articule autour de projets stratégiques définis et réalisés conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales et vise à une plus grande solidarité entre territoires. Il propose de répondre aux besoins de la population avec une offre de logements géographiquement et socialement adaptée.</u></p> <p style="text-align: right;">(amendement n° CD 349)</p>
	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques et culturels de la région, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p><u>L-</u> Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, <u>sportifs</u> et culturels de la région <u>d'Île-de-France</u>, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

(amendements n^{os} CD 117, 348, 31, et 46)

La réalisation de ce nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant de celui des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France. Elle est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France.

(amendements n^{os} CD 147 *rect.*, 23)

Ce réseau est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France.

(amendement n^o CD 25)

Un schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris est établi.

II. - Un schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par l'article 7 de la présente loi. Il en décrit les caractéristiques principales, dont les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation, ainsi que le tracé et la position des gares prévisionnels.

(amendement n^o CD 41)

Ce schéma décrit toutes les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public en Île-de-France. Il rend compte également de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares.

(amendement n^o CD 24)

Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France, créé par l'article 1^{er} de l'ordonnance n^o 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

(amendement n^o CD 15 *rect.*)

Il est soumis à une consultation du public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les

Ce schéma est préalablement soumis à une consultation du public et à l'avis des collectivités territoriales

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~conditions prévues par l'article 3. Il est ensuite approuvé par un décret en Conseil d'Etat qui en décrit les caractéristiques principales, notamment les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation ainsi que le tracé et la position prévisionnels des gares, et auquel est annexé la déclaration prévue par l'article L. 122-10 du code de l'environnement.~~

Ce schéma est mis en œuvre par des projets qui sont déclarés d'utilité publique et d'intérêt général dans les conditions prévues par l'article 4.

Article 3

I. – La participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est assurée par une ~~consultation~~ qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du ~~programme~~.

~~Cette consultation~~ est organisée conformément au présent article et ~~aux dispositions réglementaires prises pour~~

concernées, dans les conditions prévues par l'article 3 ~~de la présente loi~~. Il est approuvé par un décret en Conseil d'Etat auquel est annexée la déclaration prévue par ~~le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.~~

(amendement n° CD 42)

Alinéa sans modification

Article 2 bis (nouveau)

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi répond aux prescriptions de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui visent à encourager le développement des déplacements urbains multimodaux, en particulier pour ce qui concerne la conception des gares et de leurs parcs de stationnement de véhicules individuels.

(amendement n° CD 43)

Article 3

I. – La participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est assurée par un débat public, conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principale du schéma d'ensemble visé à l'article 2.

(amendement n° CD 48, sous-amendement n° CD 107)

Ce débat public est organisé par la Commission nationale du débat public conformément au présent article.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~son application. Les articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement ne lui sont pas applicables.~~

Elle est conduite par le ~~représentant de l'État dans la région~~, qui y associe l'établissement public « Société du Grand Paris ». Cet établissement en assume la charge matérielle et financière.

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris » ~~ou sous sa responsabilité~~. Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, le coût estimatif, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

~~Le dossier est transmis au représentant de l'État dans la région qui, dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter pour ee faire. Il est simultanément transmis à la commission nationale du débat public qui peut, dans le même délai, faire part de ses observations.~~

(amendement n° CD 48, sous-amendement n° CD 108)

Il est conduit par la Commission nationale du débat public, qui y associe l'établissement public « Société du Grand Paris ». Cet établissement en assume la charge matérielle et financière.

(amendement n° CD 48)

A cette fin et pour ce débat public, la Commission nationale du débat public met en place une commission spécialisée dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze.

(sous-amendement n° CD 118)

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, l'estimation du coût, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

(amendement n° CD 48, sous-amendement n° CD 109)

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'Etat dans la région. Celui-ci peut, dans le même délai, faire part de ses observations.

(amendement n° CD 48)

Le président du conseil de surveillance de l'établissement public

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Le dossier est rendu public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.

~~III. — Le dossier est adressé à la région et aux départements d'Île-de-France ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement concernés qui disposent d'un délai de trois mois pour faire connaître leur avis. À défaut, l'avis est réputé émis.~~

~~IV. — Le représentant de l'État dans la région arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'elle ne débute, le calendrier de la consultation du public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.~~

~~Il associe à cette consultation, à la demande de la commission nationale du débat public, un observateur délégué par celle-ci, ainsi qu'une ou plusieurs personnes figurant sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.~~

« Société du Grand Paris » présente devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires le dossier du débat public qui sera transmis au public.

(sous-amendement n° CD 106 rect.)

III. — Le dossier complet est rendu public par la Commission nationale du débat public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.

(amendement n° CD 48)

Il est simultanément adressé, par le représentant de l'État dans la région, à la région, au Syndicat des transports d'Île-de-France et aux départements d'Île-de-France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement. À compter de cette transmission, ces collectivités et établissements publics disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région, qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.

(amendement n° CD 48, sous-amendements n°s CD 367, 110, et 111)

IV. — La Commission nationale du débat public arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'il ne débute, le calendrier du débat public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site Internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations, ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.

(amendement n° CD 48)

Elle associe au débat public une ou plusieurs personnes, désignées, par le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin, sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.

(amendement n° CD 48)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, *ès qualités*, aux élus des collectivités territoriales d'Île-de-France et aux représentants de leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement.

La durée de la consultation du public est de quatre mois.

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture de la consultation du public, le représentant de l'État dans la région en publie le bilan qui fait notamment apparaître les positions des collectivités territoriales et des établissements publics consultés et qui est assorti, le cas échéant, des observations du délégué de la Commission nationale du débat public.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte qui est publié, indique les conséquences qu'il en tire pour le programme, objet de la consultation, notamment la façon dont les observations des collectivités territoriales et des établissements publics consultés ont été prises en compte, les conditions dans lesquelles il devrait être mis en œuvre ou poursuivi ainsi que, s'il y a lieu, les modifications qu'il est envisagé d'y apporter, en précisant les motifs sur lesquels il se fonde.

VI. – Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des

Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, *ès qualités*, aux élus des collectivités territoriales d'Île-de-France et aux représentants de leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement.

(amendement n° CD 48)

La durée du débat public est de quatre mois.

(amendement n° CD 48)

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auquel sont jointes les positions exprimées par les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France consultés. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

(amendement n° CD 48, sous-amendements n°s CD 112 2^e rect. et 113)

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé, qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet de la consultation du public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les collectivités territoriales et les établissements publics consultés. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente le contenu de cet acte devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires.

(amendement n° CD 48, sous-amendements n° CD 114, 115)

VI. – Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situées pour tout ou partie sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 de ce code pour être soumises à la procédure de ~~consultation~~ prévue par le présent article, par arrêté du représentant de l'État dans la région.

Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental, ~~et le bilan de la consultation.~~

~~VII. — Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.~~

~~VIII. — Aucune irrégularité au regard des dispositions du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au deuxième alinéa du V.~~

~~IX. — Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement, après les mots : « du code de l'urbanisme » sont ajoutés les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est~~

catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situées, pour tout ou partie, sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 de ce code, pour être soumises, par arrêté du représentant de l'État dans la région, à la procédure de débat public prévue par le présent article.

(amendement n° CD 48)

Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental.

(amendement n° CD 48)

Alinéa supprimé.
(amendement n° CD 48)

VII. — Aucune irrégularité au regard des dispositions des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au deuxième alinéa du V.

(amendement n° CD 48)

Code de l'environnement

Partie législative

Livre I^{er} : Dispositions communes

Titre II : Information et participation des citoyens

Chapitre I^{er} : Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire

« Art. L. 121-2 - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d'urbanisme et aux opérations d'aménagement prévues par le livre III du code de l'urbanisme. »

VIII. — Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement, après les mots : « du code de l'urbanisme », sont ajoutés les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

applicable la procédure de ~~consultation~~ débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris. »

applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris.

(amendement n° CD 48)

IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

(amendement n° CD 48)

Article 4

Article 4

Les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.

Alinéa sans modification

La déclaration d'utilité publique est ~~réalisée~~ prononcée conformément aux dispositions du chapitre I^{er} du titre I^{er} du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement, sous réserve des dispositions des alinéas suivants.

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément aux dispositions du chapitre I^{er} du titre I^{er} du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement, sous réserve des dispositions des alinéas suivants.

(amendement n° CD 239)

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans ~~suivant~~ à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le troisième alinéa de l'article 2.

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le troisième alinéa de l'article 2.

(amendement n° CD 240)

La commission d'enquête peut ~~comprendre, dans la mesure du possible,~~ à l'article L.123-4 du code de l'environnement un ou plusieurs membres ayant été associés ~~à la consultation du public sur le programme~~ au débat public sur le schéma d'ensemble en application du IV de l'article 3.

La commission d'enquête prévus à l'article L.123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été associés au débat public sur le schéma d'ensemble en application du IV de l'article 3.

(amendements n°s CD 233, 241, et 234)

L'enquête porte ~~à la fois~~ sur l'utilité publique de l'opération et sur la

L'enquête porte sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique</p>	<p>mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence.</p>	<p>compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence. (amendement n° CD 242)</p>
<p>Partie législative Titre I^{er} : Règles générales Chapitre III : Fixation et paiement des indemnités</p>	<p>Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan de la procédure de consultation du public prévues par l'article 2 de la présente loi.</p>	<p>Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan de la consultation du public <u>définie</u> à l'article 3 de la présente loi. (amendements n°s CD 243, 238 rect.)</p>
<p>« Art. L. 13-15 – I - Les biens sont estimés à la date de la décision de première instance ; toutefois, et sous réserve de l'application des dispositions du II du présent article, sera seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête prévue à l'article L. 11-1 ou, dans le cas visé à l'article L. 11-3, un an avant la déclaration d'utilité publique. »</p>	<p>La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme dans les conditions prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du code de l'urbanisme.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
	<p>I. – Au premier alinéa de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après les mots : « déclaration d'utilité publique » sont ajoutés les mots : « , ou, dans le cas des projets ou programmes soumis à la consultation du public prévue par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de cette consultation. »</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>II. – La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">Code de l'urbanisme</p> <p style="text-align: center;">Partie législative Livre II : Prémption et réserves foncières Titre I : Droits de prémption.</p> <p>« Art. L. 213-4 - a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.</p> <p>En l'absence d'un tel document, cette date de référence est :</p> <p>- un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de zone d'aménagement différé, lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;</p>	<p>l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.</p> <p>Les décrets en Conseil d'État prévus par l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique devront être pris dans un délai de cinq ans suivant la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Le a de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :</p> <p>« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :</p> <p>« i) Un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;</p>	<p>Les décrets en Conseil d'État <u>pris en application du même</u> article L. 15-9 <u>sont publiés</u> dans un délai de cinq ans <u>à compter de</u> la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.</p> <p style="text-align: right;">(amendements n° CD 236, 237, et 235)</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p>- un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé ; »</p>	<p>« ii) Un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;</p> <p>« – pour les biens non compris dans une telle zone, la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien. »</p>	
	<p>TITRE II ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »</p>	<p>TITRE II ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »</p>
	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
	<p>I. – Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>II. – L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes ainsi que la fourniture des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, et le cas échéant leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption. Il assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18 de la présente loi. Par</p>	<p>L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption <u>en application du III. Dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région</u></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~ailleurs, il peut être associé, en tant que de besoin,~~ à la préparation de ces contrats.

parisienne ». ou dans les zones d'aménagement concerté prises à l'initiative de cette agence, le contrat de développement territorial prévu à l'article 18 peut prévoir lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit les opérations d'aménagement ou de construction identifiées dans le contrat. Il assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18 de la présente loi. Il peut être associé à la préparation de ces contrats.

(amendements n^{os} CD 311 *rect.*, 49, 50, et 32)

Il peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à son objet.

Il peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à sa mission.

(amendement n^o CD 33)

III. – L'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toutes natures, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

Alinéa sans modification

Lorsqu'il conduit des opérations d'aménagement ou de construction dans un périmètre où il dispose du droit de préemption, l'établissement public exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement. Dans ce périmètre, il peut également directement acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, des biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, afin de les vendre ou de les louer.

Alinéa sans modification

L'établissement public peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

L'établissement public peut exercer les missions qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales soit directement soit ~~dans le cadre de conventions passées~~ à cet effet, par l'intermédiaire de ses filiales.

L'établissement public peut exercer les missions qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale soit directement, soit par l'intermédiaire de ses filiales. Dans ce dernier cas, l'établissement public conclut à cet effet une convention avec la filiale concernée.

(amendement n° CD 51)

Article 8

Article 8

I. – L'établissement public « Société du Grand Paris » est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Alinéa sans modification

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président.

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire.

(amendements n°s CD 75, 52)

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État et de représentants de la région et de chaque département d'Île-de-France, nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, de la région d'Île-de-France et de chaque département de cette région, ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ces représentants sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

(amendements n°s CD 325, 53)

Les représentants de l'État constituent au moins la moitié des membres du conseil de surveillance.

Alinéa sans modification

Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.

Alinéa sans modification

À titre transitoire, avant la création du comité prévu au V du

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~IV. Les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » sont déterminées par le décret en Conseil d'Etat prévu au VI du présent article.~~

V. – Un comité consultatif, composé des représentants des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18, est constitué par l'établissement public.

~~Ce comité désigne en son sein un délégué qui assiste de droit aux séances du conseil de surveillance, peut lui soumettre toute question dont l'examen lui paraît utile et y est entendu chaque fois qu'il le demande.~~

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les

présent article, le conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » ne comprend que des représentants de l'Etat, du Parlement, des représentants de la région et de chaque département d'Île-de-France.

(amendement n° CD 353 rect.)

IV. - Alinéa supprimé.

(amendements n°s CD 76, 296)

V. – Un comité, composé des représentants des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18, est constitué par l'établissement public.

(amendements n°s CD 77, 55)

Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu au deuxième alinéa de l'article 2 de la présente loi.

(amendement n° CD 354)

Ce comité désigne en son sein le représentant de ces communes et établissements publics nommé au conseil de surveillance en application du III.

(amendements n° CD 78, 56)

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p>« Annexe III Entreprise de recherche et d'activité pétrolières ; Théâtre national de Chaillot ; Théâtre national de l'Odéon ; Théâtre national de l'Est parisien ; Théâtre national de Strasbourg ; Comédie-Française ; Agence nationale pour les chèques-vacances ; Banque de France ; Institut d'émission d'outre-mer ; Institut d'émission des départements d'outre-mer ; Caisse centrale de coopération économique ; Economat des armées ; Institution de gestion sociale des armées ; Matra et ses filiales ; Etablissements publics d'aménagement définis à l'article L. 321- 2 du Code de l'urbanisme ; Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage, lorsque plus de la moitié de leur capital est détenu, directement ou indirectement, par l'Etat ou un de ses établissements publics ; Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ; L'Agence de l'innovation</p>	<p>conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire.</p> <p>VII. – L'annexe III de la loi</p>	<p><u>les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris »</u>, le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, <u>ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales.</u></p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CD 79 rect.)</p> <p>Alinéa sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
industrielle. »	<p>n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé : « Société du Grand Paris ».</p>	
	<p>Article 9</p>	<p>Article 9</p>
	<p>L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>1° Les dotations, subventions, avances ou participations apportés par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>2° Les emprunts sur les marchés financiers ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>3° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des dispositions des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et de l'article 6 de la présente loi ;</p>	<p>3° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des dispositions des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 11 et 19 de la présente loi ; (amendement n° CD 350)</p>
	<p>4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>5° Les redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;</p>	<p>5° Le <u>produit des</u> redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ; (amendement n° CD 34)</p>
	<p>6° Les redevances et produits pour service rendu ;</p>	<p>6° Le <u>produit des</u> redevances et produits pour service rendu ; (amendement n° CD 35)</p>
	<p>7° Le produit de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectées à son profit par la loi ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>8° Les dons et legs ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>9° Tous autres concours financiers.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 10

Article 10

I. – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, qui sont acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, dès leur acquisition ou achèvement, transférés en pleine propriété à cet établissement.

Alinéa sans modification

Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 15 à 17 de la présente loi, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.

Alinéa sans modification

~~L'ensemble~~ de ces transferts est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

Ces transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

(amendement n° CD 36)

Les biens qui ont été mis à disposition de tiers en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, si cette mesure s'avère nécessaire, mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » avec l'accord du propriétaire.

Alinéa sans modification

II. – L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'État peuvent transférer à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur sa demande, en pleine propriété, et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions, ou les mettre à sa disposition.

Alinéa sans modification

Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

Alinéa sans modification

III. – Les espaces appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris » situés dans les gares qui sont à usage de parkings, de commerces ou de locaux d'activité, s'ils ne sont pas

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

affectés au service public du transport, font partie du domaine privé de l'établissement.

Article 11

Une participation ~~spécifique~~ est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

TITRE III
**RÉALISATION ET GESTION DU
RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU
GRAND PARIS**

Article 12

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

Article 13

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de

Article 11

Une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

(amendement n° CD 37)

TITRE III
**RÉALISATION ET GESTION DU
RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU
GRAND PARIS**

Article 12

Sans modification

Article 13

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », ~~dans l'hypothèse où~~ les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.

l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », lorsque les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.

(amendement n° CD 38)

Article 14

Article 14

IA (nouveau) – Les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 sont conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ».

(amendement n° CD 190, sous-amendement n° CD 351)

I. – Lorsque la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 exige une mission d'étude ou d'assistance qui, pour des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, ne peut être confiée qu'à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français ou à Réseau ferré de France, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier cette mission d'étude ou d'assistance à cet établissement.

I. – Toutefois, lorsque la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 exige une mission d'étude ou d'assistance qui, pour des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, ne peut être confiée qu'à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français ou à Réseau ferré de France, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour confier cette mission d'étude ou d'assistance à cet établissement.

(amendement n° CD 352)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

II. – Lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au I du présent article, les opérations d'investissement visées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. Elle précise notamment les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par l'établissement public « Société du Grand Paris » sur son cocontractant aux différentes phases de l'opération, les modalités de rémunération de ce dernier et les pénalités qui lui sont applicables en cas de méconnaissance de ses obligations, le mode de financement de l'infrastructure considérée et les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des lignes, ouvrages ou installations concernés sont subordonnées à l'accord préalable de l'établissement public.

III. – Les rapports établis entre l'établissement public « Société du

Une convention précise les motifs du recours à cette procédure dérogatoire et définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article.. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

(amendement n° CD 191)

II. – De même, lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au I du présent article, les opérations d'investissement mentionnées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

(amendement n° CD 352)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Grand Paris » et ses cocontractants au titre du I et du II du présent article ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

Article 15

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut décider, pour les opérations visées à l'article 7 qu'elle détermine, de déléguer la maîtrise d'ouvrage. Cette délégation s'exerce, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dans les conditions prévues par le présent article.

L'établissement public « Société du Grand Paris » s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées. Il en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué, en assure le financement.

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

Pour chaque opération, une convention conclue entre

Article 15

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Il assure lui-même la maîtrise d'œuvre des opérations considérées lorsque, en raison de leur spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le contrat de maîtrise d'œuvre ne peut être exécuté que par lui, ou lorsque ces opérations présentent un caractère d'urgence tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible.

(amendement n° CD 192)

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels visés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu ~~sur le fondement~~ des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par les dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État ~~en tant que de besoin~~ précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. – Sans préjudice des

Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels visés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par les dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

(amendement n° CD 39)

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

(amendement n° CD 40)

Article 17

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

~~Ceux de ces lignes, ouvrages et installations qui sont incorporés au réseau ferré national sont apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France qui en assure la gestion dans le cadre des missions qui lui sont dévolues par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.~~

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 7 sont remis en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernées.

II. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes,

**Alinéa supprimé.
(amendement n° CD 328)**

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 7 sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

(amendement n° CD 45)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p align="center">Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France¹</p>	<p>ouvrages et installations prévus aux premier à quatrième alinéas du I du présent article.</p>	
<p align="center">Article 2</p>	<p align="center">III. – À l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 il est inséré, après le deuxième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p align="center">Alinéa sans modification</p>
<p>La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.</p>	<p>« Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du</p>	<p><u>« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est juridiquement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu pour chacune de ces activités un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro</u></p>

¹ Le texte intégral de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 est reproduit en annexe.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires en accord avec l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

(amendement n° CD 196,
sous-amendement n° CD 189)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

TITRE IV

TITRE IV

**DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

**DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

Article 18

Article 18

I. – Pendant une période de dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris, ou, pour ce qui concerne les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V, pendant une période de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} de la présente loi entre l'État, représenté par le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.

Alinéa sans modification

Chaque contrat porte sur le développement du territoire d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.

Alinéa sans modification

Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu'il soit attaché à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés à l'alinéa premier, adhérer à un contrat de développement territorial existant.

(amendement n° CD 68)

II. – Le contrat de développement territorial définit des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements.

II. – Le contrat de développement territorial définit des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements afin d'assurer, notamment, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Il en définit les modalités de mise en œuvre.

Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé.

Il précise les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation.

III. – La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale qui autorise le maire ou le président de l'établissement public à signer le contrat emporte, pour l'application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, avis favorable de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale sur la création des zones d'aménagement différé prévues au contrat.

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble de ~~cette zone~~. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de

et une utilisation économe et équilibrée des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable.

(amendement n° CD 230)

Alinéa sans modification

Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé dont il dresse la liste et fixe le périmètre.

(amendement n° CD 58)

Il précise les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il présente les conditions générales de leur financement.

(amendement n° CD 59)

III. – La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale qui autorise le maire ou le président de l'établissement public à signer le contrat de développement territorial emporte, pour l'application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, avis favorable de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale sur la création des zones d'aménagement différé prévues au contrat.

(amendement n° CD 321)

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble du territoire ainsi défini. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité territoriale et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai, fixé par l'article L. 213-2 susmentionné, à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption, est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de ses objectifs pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.

Si ces opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 141-1-2, L. 122-15 et L. 123-16 du code de l'urbanisme.

V. – Les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'un contrat de développement territorial peuvent constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du code de l'urbanisme.

VI. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article, en particulier les règles relatives à la publicité des contrats de développement territorial.

Article 19

Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics

préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai, fixé par l'article L. 213-2 susmentionné, à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption, est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

(amendements n° CD 322, 323)

IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de ce contrat pour l'application de l'article L. 300-6 du même code.

(amendement n° CD 324)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Article 19

Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

concernés peuvent conclure, jusqu'à l'expiration de celui-ci, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.

Pour la passation du contrat, les spécifications techniques formulées pour la définition des besoins comportent au moins le programme global de construction de l'opération d'aménagement avec une répartition indicative entre les programmes de logements, d'activité économique et la liste des équipements publics à réaliser.

Le contrat précise les conditions de l'indemnisation du cocontractant ~~au cas où sa proposition ne serait pas retenue~~ à l'issue de la procédure de révision simplifiée et de l'enquête publique.

~~de coopération intercommunale~~ concernés peuvent conclure, avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.

(amendement n° CD 61)

Alinéa sans modification

Le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des programmes locaux de l'habitat, dès lors que ceux-ci ont été adoptés.

(amendement n° CD 357)

Les communes visées à l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux au sens de même article L.302-5.

(amendement n° CD 357)

Le contrat précise les conditions selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l'issue de la procédure de révision simplifiée ou de l'enquête publique, les parties peuvent s'accorder, sans attendre la liquidation définitive du solde et l'indemnisation du cocontractant, sur le montant d'une provision dont elles acceptent le versement anticipé à ce dernier.

(amendement n° CD 62)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Le contrat ne peut mettre à la charge de ~~l'aménageur ou des constructeurs~~ que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ~~ceux-ci~~.

Le contrat ne peut mettre à la charge du cocontractant que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ces besoins.

(amendements n° CD 63, 326)

TITRE V

TITRE V

**DISPOSITIONS RELATIVES AU
PROJET DE CRÉATION
D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET
TECHNOLOGIQUE
SUR LE PLATEAU DE SACLAY**

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA
CRÉATION
D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET
TECHNOLOGIQUE
SUR LE PLATEAU DE SACLAY**

CHAPITRE I^{ER}

CHAPITRE I^{ER}

**Dispositions relatives à
l'établissement public de Paris-Saclay**

**Dispositions relatives à
l'établissement public de Paris-Saclay**

Article 20

Article 20

Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé : « Établissement public de Paris-Saclay ».

Alinéa sans modification

Il a pour objet le développement du pôle scientifique et technologique de rayonnement international du Plateau de Saclay.

Il a pour objet le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay

(amendement n° CD 314)

Il exerce ses missions dans les communes dont la liste figure dans l'annexe A à la présente loi. Le périmètre d'intervention de l'établissement peut être modifié par décret en Conseil d'État.

Il exerce ses missions dans les communes dont la liste figure dans l'annexe A à la présente loi. Le périmètre d'intervention de l'établissement peut être modifié par décret en Conseil d'État après consultation des organes délibérants des communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement concernés.

(amendement n° CD 64)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 21

L'établissement est chargé de conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique.

À cet effet, il a notamment pour mission de :

1° Sans préjudice des compétences dévolues à d'autres personnes publiques, réaliser les opérations d'équipement et d'aménagement prévues par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme et les acquisitions foncières nécessaires ;

2° Réaliser des investissements destinés à favoriser l'implantation d'organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche et d'entreprises ;

3° Collecter des fonds auprès de tiers afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur et de recherche et à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises ;

4° Mettre à disposition des organismes d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises des plateformes technologiques, des structures de formation et d'information, de réception, d'hébergement et de restauration ;

5° Fournir à ces organismes et entreprises des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle, de création et de financement d'entreprises ;

6° Assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le

Article 21

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

3° Collecter des fonds auprès de tiers afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur, de recherche, à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises ;

(amendement n° CD 2)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

6° Assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

développement du pôle scientifique et technologique ;

développement du pôle scientifique et technologique ;

(amendement n° CD 3)

7° Favoriser la circulation des connaissances, des innovations et des bonnes pratiques, la mobilité professionnelle, la diffusion des offres d'emploi et de stage et les rapprochements entre les milieux scientifiques et économiques ;

Alinéa sans modification

8° Promouvoir l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;

Alinéa sans modification

8°bis (nouveau) Impulser les synergies entre les acteurs du pôle scientifique et technologique en vue d'une bonne coordination des différentes interventions ;

(amendement n° CD 203)

9° Contribuer à la mise en valeur et à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.

9° En concertation avec la chambre régionale d'agriculture, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et l'agence de l'eau Seine-Normandie, contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et la pérennité du patrimoine hydraulique ;

(amendement n° CD 358)

L'établissement peut créer des filiales ou prendre des participations dans des entreprises, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

Alinéa sans modification

Il peut, en dehors de son périmètre d'intervention, lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions, réaliser des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l'accord des communes intéressées, des

Alinéa sans modification

10° Encourager les partenariats avec les collectivités territoriales, leurs organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national.

(amendement n° CD 197 rect.)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

opérations d'aménagement et d'équipement urbain.

Article 22

I. – L'établissement est administré par un conseil d'administration composé de quatre collèges :

1° Le collège des représentants de l'État ;

2° Le collège des représentants de collectivités territoriales de la région Île-de-France et de leurs groupements ;

3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire et scientifique ;

4° Le collège des personnalités choisies en raison de leur expérience en qualité de chef d'entreprise ou de cadre dirigeant d'entreprise.

Les représentants des premier et deuxième collèges disposent de la majorité des sièges au sein du conseil d'administration.

Article 22

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

2° Le collège des représentants de l'Essonne et des Yvelines, qu'ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes. Ce collège peut également comprendre des députés ou des sénateurs désignés par les commissions compétentes des assemblées parlementaires, ainsi qu'un représentant de la région Île-de-France. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration ; il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ;

(amendement n° CD 69 rect.)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives du mouvement associatif, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Il est saisi par le conseil d'administration sur ses projets.

(amendement n° CD 213 rect.)

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

II. – La durée du mandat de membre du conseil d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.

Alinéa sans modification

Article 23

Article 23

La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil d'administration qui porte le titre de président directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration.

La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil d'administration qui porte le titre de président-directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.
(amendement n° CD 71)

Article 23 bis (*nouveau*)

Le président-directeur général dirige l'action de l'établissement public. Ordonnateur des dépenses et des recettes, il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement. Il prépare et exécute les décisions du conseil d'administration. Il recrute le personnel et a autorité sur lui. Il peut déléguer sa signature.

(amendement n° CD 70)

Article 24

Article 24

Les ressources de l'établissement comprennent :

L'établissement public de Paris Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :

(amendement n° CD 4)

1° Les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'État, l'Union Européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères ;

Alinéa sans modification

2° Le produit des redevances pour services rendus ;

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

3° Le produit de la cession des biens meubles et immeubles ;

Alinéa sans modification

4° Le produit des emprunts ;

Alinéa sans modification

5° Les dons et legs ;

Alinéa sans modification

6° Tous autres concours financiers.

Alinéa sans modification

Article 25

Article 25

I. – L'État peut transférer, en pleine propriété, et à titre gratuit, à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 20 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice de ses missions. Ces transferts ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

I. – L'État peut transférer, en pleine propriété, et à titre gratuit, à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 20 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

(amendements n^{os} CD 5, 6)

Code de l'éducation

Partie législative

Troisième partie : Les enseignements supérieurs

Livre VII : Les établissements d'enseignement supérieur

Titre I^{er} : Les établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel

Chapitre IX : Dispositions communes

« Art. 719-14 - L'État peut transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'Etat qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition. »

II. – ~~Au~~ début de la première phrase de l'article L. 719-14 du code de l'éducation, ~~après les mots~~ : « L'État », ~~sont insérés les mots~~ : « et l'établissement public de Paris-Saclay ».

II.- Le début de la première phrase de l'article 719-14 du code de l'éducation est ainsi rédigé : « L'État et l'établissement public de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'établissement public de Paris-Saclay qui...(le reste sans changement). »

(amendement n^o CD 361)

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p align="center">Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public</p> <p>« Annexe III Entreprise de recherche et d'activité pétrolières ; Théâtre national de Chaillot ; Théâtre national de l'Odéon ; Théâtre national de l'Est parisien ; Théâtre national de Strasbourg ; Comédie-Française ; Agence nationale pour les chèques-vacances ; Banque de France ; Institut d'émission d'outre-mer ; Institut d'émission des départements d'outre-mer ; Caisse centrale de coopération économique ; Economat des armées ; Institution de gestion sociale des armées ; Matra et ses filiales ; Etablissements publics d'aménagement définis à l'article L. 321-2 du Code de l'urbanisme ; Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage, lorsque plus de la moitié de leur capital est détenu, directement ou indirectement, par l'Etat ou un de ses établissements publics ; Sociétés concessionnaires des grands aéroports régionaux créées en application de l'article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports ; L'Agence de l'innovation industrielle. »</p>	<p align="center">Article 26</p> <p>L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Établissement public de Paris-Saclay. »</p>	<p align="center">Article 26</p> <p align="center">Sans modification</p>
	<p align="center">Article 27</p>	<p align="center">Article 27</p>
	<p>Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et</p>	<p>Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code de l'urbanisme</p> <p>Partie législative Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme Titre IV : Dispositions particulières à certaines parties du territoire Chapitre I : Dispositions particulières à Paris et à la région d'Île-de-France Section I : Schéma directeur. Section II : Règles d'urbanisme applicables dans le périmètre de l'opération d'intérêt national de La Défense.</p>	<p>du contrôle de l'État, y compris sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration ainsi que son régime financier et comptable.</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay</p> <p>Article 28</p> <p>Dans le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la partie législative du code de l'urbanisme il est inséré une section III ainsi rédigée :</p> <p>« <i>Section III</i></p> <p>« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay</p> <p>« <i>Art. L. 141-5.</i> – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris après avis des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national.</p>	<p>du contrôle de l'État, y compris sur ses filiales, <u>et</u> les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement est chargé de sa surveillance. (amendement n° CD 221 rect.)</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du pôle scientifique, technologique et agricole sur le plateau de Saclay (amendement n° CD 8 rect.)</p> <p>Article 28</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« <i>Art. L. 141-5.</i> – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris après avis <u>du conseil</u> <u>régional d'Île-de-France</u>, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, <u>ainsi que</u> <u>de la chambre régionale d'agriculture,</u> <u>de la société d'aménagement foncier et</u></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

« La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol est annexée au décret précité.

« Les règles applicables à la zone de protection valent servitude d'utilité publique et sont annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1.

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

« *Art. L. 141-6.* – Au sein de la zone de protection, aucun changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles ou forestiers prévus au plan local d'urbanisme de chacune des communes intéressée ne peut intervenir sans autorisation des ministres chargés du développement durable et de l'agriculture et après avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

d'établissement rural et de l'Office national des forêts.

(amendement n° CD 224)

Cette zone comprend 2 300 hectares de terres agricoles.

Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public définit les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection.

(amendement n° CD 143 et sous-amendement n° CD 360)

Alinéa sans modification

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol est annexée au décret en Conseil d'État précité.

(amendement n° CD 9)

Alinéa sans modification

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État visé à l'alinéa 4 du présent article pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

(amendement n° CD 72)

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

« La poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement d'occupation au sens du précédent alinéa.

« *Art. L. 141-7.* – La révision du périmètre de la zone est prononcée par décret en Conseil d'État, selon les modalités définies à l'article L. 141-5.

« *Art. L. 141-8.* – Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en ~~relation~~ avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

« Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

« *Art. L. 141-9.* – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. Il précise les consultations préalables à la délimitation et à la révision du périmètre de la zone de protection naturelle, agricole et forestière. »

« La poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement de mode d'occupation au sens du précédent alinéa.

(amendement n° CD 12)

Alinéa sans modification

« *Art. L. 141-8.* – Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

(amendements n°s CD 17, 73)

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

(amendement n° CD 316)

« Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France et du Centre. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

(amendement n° CD 11)

Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
<p align="center">—</p> <p align="center">Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Article 29</p>	<p align="center">—</p> <p align="center">Article 29</p>
<p align="center">Article 1</p>	<p>Il est ajouté un article 1-5 à l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, qui est ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>« I. - Il est constitué entre la région d'Île-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France. »</p>	<p>« Art. 1-5. - I. - Il est constitué un syndicat mixte de transports entre l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports. La liste des communes intéressées est annexée à la présente ordonnance.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« Sauf dispositions contraires prévues par le présent article, ce syndicat est régi par les articles L. 5721-1, L. 5721-4, L. 5721-6 et L. 5722-1 du code général des collectivités territoriales.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« II. - Le comité syndical de l'établissement comprend des représentants de l'établissement public de Paris-Saclay, des départements de l'Essonne et des Yvelines et des communes ou de leurs groupements compétents en matière de transports en application des articles L. 2121-21, L. 2121-33 et L. 5711-1 du code général des collectivités territoriales. Chaque membre est représenté dans le comité par un délégué.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont</p>	<p>« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

réparties entre les départements, les communes ou, le cas échéant, leurs groupements comme suit :

réparties entre les départements, les communes ou leurs groupements comme suit :

(amendement n° CD 14)

« 1° Chaque département dispose de trois voix ;

Alinéa sans modification

« 2° Chaque commune de 80 000 habitants et plus dispose de neuf voix ;

Alinéa sans modification

« 3° Chaque commune de 20 000 habitants et plus et de moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;

Alinéa sans modification

« 4° Chaque commune de moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;

Alinéa sans modification

« 5° Les établissements publics de coopération intercommunale portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

Alinéa sans modification

« Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical, à la majorité qualifiée des deux tiers.

Alinéa sans modification

« Les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement *au prorata* du nombre de voix qu'ils détiennent.

Alinéa sans modification

« III. – Le syndicat élabore un plan local de transport. Ce document porte sur les services réguliers et à la demande assurés intégralement dans le périmètre d'intervention du syndicat pour la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises. Il précise les relations à desservir, la nature des services et les programmes d'investissements nécessaires. Il est approuvé à la majorité qualifiée des deux tiers.

Alinéa sans modification

« Le syndicat mixte transmet ce plan au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Alinéa sans modification

« Les deux parties disposent d'un délai de six mois à compter de cette transmission pour convenir des

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

conditions d'application par le Syndicat des transports d'Île-de-France du plan local de transport, éventuellement modifié pour tenir compte des observations de ce dernier.

« À défaut d'accord entre le syndicat mixte et le Syndicat des transports d'Île-de-France, le syndicat mixte devient autorité organisatrice des services de transport qui sont inscrits au plan local de transport.

Alinéa sans modification

« L'autorité organisatrice des services de transport désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissements. Les règles de tarification en vigueur en Île-de-France sont applicables aux services inscrits au plan local de transport.

Alinéa sans modification

« Une convention, à laquelle est annexé le plan local de transport, fixe les conditions de participation de chacune des parties au financement des services concernés qui seront inscrits au plan de transport du Syndicat des transports d'Île-de-France, les aménagements tarifaires éventuellement applicables et les mesures de coordination des services organisés respectivement par le Syndicat des transports d'Île-de-France et le syndicat mixte.

Alinéa sans modification

« À l'expiration du délai mentionné au troisième alinéa du III, les parties disposent d'un délai de six mois pour conclure cette convention.

Alinéa sans modification

« À défaut, le représentant de l'État dans la région Île-de-France fixe les règles et mesures mentionnées au sixième alinéa du III. Il détermine les conditions de participation financière du Syndicat des transports d'Île-de-France en tenant compte du produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte.

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

« IV. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement du syndicat mixte, les règles de coordination des transports et les conditions de révision du plan local de transport. »

Alinéa sans modification

La liste figurant à l'annexe B de la présente loi est annexée à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée.

Alinéa sans modification

A N N E X E A

Sans modification

Liste des communes incluses dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay

Communes du département de l'Essonne :

Ballainvilliers
Bièvres
Bures-sur-Yvette
Champlan
Chilly-Mazarin
Épinay-sur-Orge
Gif-sur-Yvette
Gometz-le-Châtel
Igny
Linas
Longjumeau
Longpont-sur-Orge
Marcoussis
Massy
Morangis
Monthéry
Nozay
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan
Villebon-sur-Yvette
La-Ville-du-Bois
Villejust
Villiers-le-Bâcle
Wissous

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

**Communes du département
des Yvelines :**

Bois-d'Arcy
Buc
Châteaufort
Le Chesnay
Élancourt
Fontenay-le-Fleury
Guyancourt
Jouy-en-Josas
Les-Loges-en-Josas
Magny-les-Hameaux
Montigny-le-Bretonneux
Rocquencourt
Saint-Cyr-l'École
Toussus-le-Noble
Trappes
Vélizy-Villacoublay
Versailles
La Verrière
Viroflay
Voisin-le-Bretonneux

A N N E X E B

Sans modification

Liste des communes incluses dans le
périmètre d'intervention
du syndicat mixte de transports
du pôle scientifique et technologique
de Saclay

**Communes du département de
l'Essonne :**

Ballainvilliers
Bièvres
Bures-sur-Yvette
Champlan
Chilly-Mazarin
Épinay-sur-Orge
Gif-sur-Yvette
Gometz-le-Châtel
Igny
Linas
Longjumeau
Longpont-sur-Orge
Marcoussis
Massy
Morangis
Montlhéry
Nozay
Orsay
Palaiseau
Saclay

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan
Villebon-sur-Yvette
La-Ville-du-Bois
Villejust
Villiers-le-Bâcle
Wissous

**Communes du département
des Yvelines :**

Bois-d'Arcy
Buc
Châteaufort
Le Chesnay
Élancourt
Fontenay-le-Fleury
Guyancourt
Jouy-en-Josas
Les-Loges-en-Josas
Magny-les-Hameaux
Montigny-le-Bretonneux
Rocquencourt
Saint-Cyr-l'École
Toussus-le-Noble
Trappes
Vélizy-Villacoublay
Versailles
La Verrière
Viroflay
Voisin-le-Bretonneux

**ORDONNANCE N°59-151 DU 7 JANVIER 1959
RELATIVE À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS
DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE**

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur et du ministre de la construction.

Vu la Constitution, et notamment son article 92 ;

Le conseil d'État entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Article 1^{er}

I.- Il est constitué entre la région d'Île-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France.

Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Île-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II.- Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Île-de-France.

Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'État pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables. Les départements de la région d'Île-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

III.- 1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

IV.- Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale

de la région d'Île-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Île-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

- les délégations d'attributions relevant du syndicat ;
- les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ;
- les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au cinquième alinéa, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du sixième alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

V.- Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

VI.- Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

VII.- Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'État après avis de la région et des départements d'Île-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article 1-1

Les ressources du Syndicat des transports d'Île-de-France comprennent :

1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;

2° Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Île-de-France mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;

3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du même code ;

4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'État et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en oeuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;

5° Les produits de son domaine ;

6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;

7° Une dotation forfaitaire indexée de l'État correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'État sur une période de trois ans précédant la transformation du syndicat, au titre du transport scolaire, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transports réservés aux élèves, des frais de transports des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;

8° Le produit des emprunts ;

9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 1-2

Les charges résultant pour la région d'Île-de-France de l'application de l'article 1er jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 38 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donnent lieu à compensation.

A compter de 2006, le montant de cette compensation est égal au double de la contribution versée par la région d'Île-de-France au titre du premier semestre 2005 au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 1-3

Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1er dans sa rédaction issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont compensées chaque année par l'État au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

Article 1-3-1

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le syndicat des transports d'Île-de-France peut placer en valeurs d'État ou en valeurs garanties par l'État les fonds provenant des ressources visées aux 2° et 3° de l'article 1^{er}-1.

Article 1-4

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de voyageurs en Île-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Île-de-France est compensée par l'État aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 2

La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

En dehors de la région d'Île-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Île-de-France.

La Régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales.

Le statut de la régie est fixé par décret.

Les ressources de la régie sont constituées par :

- les recettes directes du trafic ;
- les contributions du syndicat ;
- dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'État en raison des charges de retraite supportées par la régie ;
- tous autres concours et subventions ;
- les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- les produits financiers ;
- les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Article 2-1

Il est créé un comité des partenaires du transport public en Île-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Île-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Il est composé de représentants :

- des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;

- des associations d'usagers des transports collectifs ;

- des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Île-de-France et non membres du syndicat.

Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

Article 3

Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des transports, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur.

Article 4

- Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

Article 5

L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 6

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Avant l'article 1^{er}

Amendement CD 185 présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Claude Bodin, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes, Axel Poniatowski, François Scellier, Daniel Spagnou et Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Compléter le titre du projet par les mots : « pour une France des territoires ».

Article 1^{er}

Amendement CD 80 présenté par Mmes et MM. Pierre Gosnat, Marie-Hélène Amiable, François Asensi, Martine Billard, Alain Bocquet, Patrick Braouezec, Jean-Pierre Brard, Marie-George Buffet, Jean-Jacques Candelier, André Chassaingne, Jacques Desallangre, Marc Dolez, Jacqueline Fraysse, André Gerin, Maxime Gremetz, Jean-Paul Lecoq, Roland Muzeau, Daniel Paul, Jean-Claude Sandrier et Michel Vaxès :

Supprimer cet article.

Amendement CD 245 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi cet article :

« L'ambition d'une métropole francilienne durable et solidaire, modèle et moteur d'un développement équilibré l'Île-de-France et de l'ensemble du territoire national, se traduit par un projet urbain, social, et économique défini conjointement par l'État et les collectivités territoriales, en associant au mieux les citoyens tout au long de son élaboration. Ce projet vise à réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux actuels de l'Île-de-France par une plus grande solidarité entre les territoires, à promouvoir une ville dense en refusant l'étalement urbain, à encourager un développement économique maîtrisé autour de projets stratégiques, identifiés et définis en commun, à proposer des logements géographiquement et socialement adaptés aux besoins de la population.

Dans ce cadre, le réseau de transport public de voyageurs en Île-de-France doit être modernisé et développé afin de bénéficier aux déplacements des franciliens, aux enjeux du développement économique et à l'ensemble du territoire national. »

Amendement CD 349 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi cet article :

« Le Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, le développement économique durable, solidaire et équilibré de la région capitale, au bénéfice de l'ensemble du territoire national.

« Ce projet urbain, social et économique, associant les citoyens tout au long de son élaboration, s'articule autour de projets stratégiques définis et réalisés conjointement par l'État et

les collectivités territoriales et vise à une plus grande solidarité entre territoires. Il propose de répondre aux besoins de la population avec une offre de logements géographiquement et socialement adaptée. »

Amendement CD 247 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après les mots : « transport public de voyageurs », insérer les mots : « s’articulant aux infrastructures en exploitation ou en projet ».

Amendement CD 248 présenté Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après les mots : « transport public de voyageurs », insérer les mots :

« , s’articulant aux infrastructures prévues par le plan de mobilisation des transports arrêté par le Syndicat des transports d’Île-de-France ».

Amendement CD 249 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer aux mots : « unissant les zones les plus attractives », les mots : « contribuant à la performance du maillage ».

Amendement CD 347 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

A l’article 1^{er}, après les mots : « de la région d’Île-de-France », insérer les mots : « aux zones d’habitat denses et notamment celles enclavées ».

Amendement CD 250 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après les mots : « un développement économique et urbain », insérer les mots : « , cohérent avec les objectifs de développement durable et solidaires inscrits au schéma directeur de la Région Île-de-France, ».

Amendement CD 30 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après le mot : « stratégiques », supprimer le mot : « identifiés ».

Amendement CD 251 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer aux mots : « les collectivités territoriales », les mots : « les communes, les départements et la Région Île-de-France ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale compétents ».

Amendement CD 29 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Substituer au mot : « bénéficiera », le mot : « bénéficie ».

Amendement CD 28 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après le mot : « territoire », insérer le mot : « national ».

Amendement CD 186 présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Claude Bodin, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes , Axel Poniatowski, François Scellier, Daniel Spagnou et Mme Fabienne Labrette-Ménager

Compléter cet article par les mots : « ainsi desservi ».

Amendement CD 252 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par le mot : « national ».

Amendement CD 246 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pour ce faire, le schéma directeur de la région Île-de-France constitue non seulement le cadre de cohérence de l'aménagement régional mais un des outils privilégiés d'une coopération modernisée entre l'État et les collectivités franciliennes ».

Avant l'article 2

Amendement CD 253 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Avant l'article 2, rédiger ainsi l'intitulé du titre 1^{er} : « Élaboration et outils de mise en œuvre d'un réseau de transport public en Île-de-France ».

Article 2

Amendement CD 81 présenté par Mmes et MM. Pierre Gosnat, Marie-Hélène Amiable, François Asensi, Martine Billard, Alain Bocquet, Patrick Braouezec, Jean-Pierre Brard, Marie-George Buffet, Jean-Jacques Candelier, André Chassaingne, Jacques Desallangre, Marc Dolez, Jacqueline Fraysse, André Gerin, Maxime Gremetz, Jean-Paul Lecoq, Roland Muzeau, Daniel Paul, Jean-Claude Sandrier et Michel Vaxès :

Supprimer cet article.

Amendement CD 256 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer aux alinéas 1 et 2, l'alinéa suivant :

« La modernisation du réseau de transport public de voyageurs en Île-de-France, visé à l'article 1, se déploie selon un schéma d'ensemble articulant les infrastructures prévues par le plan de mobilisation pour les transports arrêté par le Syndicat des transports d'Île-de-France et un métro de grande capacité qui relie au sein de l'agglomération parisienne les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques et culturels de la région, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux. »

Amendement CD 117 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Au début de l'alinéa 1, insérer la référence suivante : « I. ->

Amendement CD 339 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 1, après les mots : « principaux pôles urbains », insérer les mots : « - et notamment ceux enclavés - ».

Amendement CD 348 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 1, après le mot : « économiques », insérer le mot : « , sportifs ».

Amendement CD 31 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 1, après le mot : « région », insérer les mots : « d'Île-de-France ».

Amendement CD 46 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 1, après le mot : « région », insérer les mots : « d'Île-de-France ».

Amendement CD 142 présenté par M. Gérard Gaudron :

À l'alinéa 1, après les mots : « le réseau ferroviaire à grande vitesse », rédiger ainsi la fin de cet alinéa : « , le réseau RER et les grands aéroports internationaux de Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. »

Sous-amendement CD 21 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendements CD 142 de M. Gérard Gaudron :

À l'alinéa 1, après les mots : « le réseau ferroviaire à grande vitesse », rédiger ainsi la fin de cet alinéa : « et les grands aéroports internationaux de Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. »

Amendement CD 259 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante : « Il est interconnecté au réseau existant ».

Amendement CD 147 présenté par M. Christian Jacob et M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« La réalisation de ce nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant de celui des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France. »

Amendement CD 23 présenté par M. Christian Jacob et M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« La mise en œuvre de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France. »

Amendement CD 25 présenté par M. Christian Jacob et M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Le réseau de transport public visé à l'alinéa précédent est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France. »

Amendement CD 254 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Dans les six mois suivant l'adoption de la loi n° relative au Grand Paris, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'exécution des engagements financiers de l'État pour la réalisation du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France qui a été élaboré techniquement sur la base d'un travail conjoint des services de l'État et de la région Île-de-France, puis concerté avec l'ensemble des conseils généraux et approuvé par ceux-ci pour répondre aux attentes urgentes et légitimes des Franciliens.»

Amendement CD 255 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 2.

Amendement CD 41 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« II. - Un schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par l'article 7 de la présente loi. Il en décrit les caractéristiques principales, dont les objectifs en termes de niveau de service et de mode d'exploitation, ainsi que le tracé et la position des gares prévisionnels. »

Amendement CD 47 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l'alinéa 2 par les mots :

« par l'établissement public « Société du Grand Paris » dans les conditions prévues à l'article 3 ».

Amendement CD 258 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce schéma est soumis au Syndicat des transports d'Île-de-France pour avis conforme sur la prise en compte de la cohérence du réseau de transport public de personnes en Île-de-France, existant ou programmé ».

Amendement CD 257 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce schéma est conditionné à l'avis conforme du conseil régional quant à sa compatibilité avec l'économie générale du schéma directeur de la région Île-de-France ».

Amendement CD 24 présenté par M. Christian Jacob et M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Ce schéma décrit toutes les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public en Île-de-France. Il rend compte également de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares. »

Amendement CD 15 *rect.* présenté par M. Christian Jacob :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France. »

Amendement CD 260 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« Il s'articulera avec les projets majeurs de l'État et des collectivités, dont les débats publics sont déjà engagés. Ces projets structurants qui relient les grands pôles de l'agglomération sont Arc express, le prolongement de la ligne 14 vers le nord et le prolongement d'Eole à l'ouest.

Ce schéma d'ensemble mettra en cohérence ces projets et le projet de transports publics visés à l'article 1^{er} »

Amendement CD 261 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Il précisera les conditions de mise en œuvre des conclusions du rapport de Gilles Carrez sur le financement du projet de transport Grand Paris. »

Amendement CD 337 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante: « Il concerne les huit départements de la région d'Île-de-France ».

Amendement CD 42 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Ce schéma est préalablement soumis à une consultation du public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues par l'article 3 de la présente loi. Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2^o du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement. »

Amendement CD 340 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 3, après les mots : « consultation du public », insérer les mots : « , à l'avis de Paris Métropole ».

Amendement CD 144 présenté par Mme et MM. Claude Bodin, Jean Bardet, Patrice Calméjane, Joëlle Ceccaldi-Raynaud, Pierre Lasbordes, Yanick Paternotte et Axel Poniatowski :

Substituer à la première phrase de l'alinéa 3 les deux phrases suivantes :

« Il est soumis à une consultation de l'ensemble des Franciliens et à l'avis des collectivités territoriales d'Île-de-France, dans les conditions prévues par l'article 3. A l'issue de cette consultation, il est enrichi des propositions des collectivités territoriales, notamment en ce qui concerne le tracé et la position prévisionnels des gares. »

Amendement CD 139 présenté par M. Gérard Gaudron :

Après la première phrase de l'alinéa 3, insérer la phrase suivante :

« A l'issue de cette consultation, sont ajoutées les propositions des collectivités territoriales accueillant des infrastructures ferroviaires et celles des parlementaires du département, concernant les infrastructures ferroviaires et la position des gares. »

Amendement CD 262 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « et d'intérêt général ».

Amendement CD 263 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Ce schéma précisera les conditions dans lesquelles l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est relié à la ville de Paris ».

Article additionnel après l'article 2

Amendement CD 43 présenté par M. Christian Jacob :

« Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi répond aux prescriptions de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui visent à encourager le développement des déplacements urbains multimodaux, en particulier pour ce qui concerne la conception des gares et de leurs parcs de stationnement de véhicules individuels ».

Article 3

Amendement CD 264 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Rédiger ainsi cet article :

« I. – La participation du public au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est assurée par un débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du programme des opérations prévues par ce schéma.

« Ce débat est organisé conformément au présent article et aux dispositions réglementaires prises pour son application.

« Il est conduit par la Commission nationale du débat public, qui y associe l'établissement public « Société du Grand Paris ». Cet établissement en assume la charge matérielle et financière.

« II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, le coût estimatif, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

« L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'État dans la région. Celui-ci peut, dans le même délai, faire part de ses observations.

« III. – Le dossier complet est rendu public par la Commission nationale du débat public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.

« Il est simultanément adressé, par le représentant de l'État dans la région, à la région et aux départements d'Île-de-France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement. À compter de cette transmission, ces collectivités et établissements publics disposent d'un délai de trois mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région, qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.

« IV. – La Commission nationale du débat public arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'il ne débute, le calendrier du débat public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site Internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations, ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.

« Elle associe au débat public une ou plusieurs personnes, désignées, par le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin, sur la liste

d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.

« Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, *ès* qualités, aux élus des collectivités territoriales d'Île-de-France et aux représentants de leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement.

« La durée du débat public est de quatre mois.

« V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auquel sont jointes les positions exprimées par les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale consultés.

« Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé, qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le programme qui a fait l'objet de la consultation du public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les collectivités territoriales et les établissements publics consultés. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

« VI. – Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situés, pour tout ou partie, sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 de ce code, pour être soumises, par arrêté du représentant de l'État dans la région, à la procédure de débat public prévue par le présent article.

« Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental.

« VII. – Aucune irrégularité au regard des dispositions des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au deuxième alinéa du V.

« VIII. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement, après les mots : « du code de l'urbanisme », sont ajoutés les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris.

« IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. ».

Sous-amendement CD 107 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 2 de cet amendement, après les mots : « est assurée par un débat public, », rédiger ainsi la fin de l'alinéa :

« , conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principale du schéma d'ensemble visé à l'article 2 ».

Sous-amendement CD 108 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 de cet amendement: « Ce débat public est organisé par la Commission nationale du débat public conformément au présent article. »

Sous-amendement CD 363 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après le mot : public », supprimer la fin de l'alinéa 4 de cet amendement.

Sous-amendement CD 118 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après l'alinéa 4 de cet amendement, insérer l'alinéa suivant :

« A cette fin et pour ce débat public, la Commission nationale du débat public met en place une commission spécialisée dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze ».

Sous-amendement CD 364 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 5 de cet amendement, substituer aux mots : « l'établissement public « Société du Grand Paris », les mots : « le représentant de l'État dans la région ».

Sous-amendement CD 109 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendement CD 48 présenté par Jacques Alain Bénisti, rapporteur au nom de la commission des Lois saisie pour avis :

À l'alinéa 5 de cet amendement, substituer aux mots : « le coût estimatif », les mots : « l'estimation du coût ».

Sous-amendement CD 106 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires le dossier du débat public qui sera transmis au public. »

Sous-amendement CD 371 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du

développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 7 de cet amendement, substituer au chiffre : « un », le chiffre : « trois ».

Sous-amendement CD 110 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Dans la première phrase de l'alinéa 8 de cet amendement, après les mots : « le représentant de l'État dans la région, la région », insérer les mots : « au Syndicat des transports d'Île de France ».

Sous-amendement CD 362 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

I - Dans la première phrase de l'alinéa 8 de cet amendement, après la première occurrence du mot : « région », insérer les mots : « au Syndicat des transports d'Île-de-France ».

II - compléter l'alinéa 8 de cet amendement par les deux phrases suivantes : « L'avis de la région établit la cohérence avec l'économie générale du schéma directeur de la région d'Île-de-France. L'avis du Syndicat des transports d'Île-de-France établit la compatibilité du projet de réseau de transports publics avec l'équilibre général de l'exploitation du système de transports publics en Île-de-France. »

Sous-amendement CD 367 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Dans la première phrase de l'alinéa 8 de cet amendement, substituer au mot : « concernés », les mots : « d'Île-de-France ».

Sous-amendement CD 111 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Dans la deuxième phrase de l'alinéa 8 de cet amendement, après les mots : « qui disposent d'un délai de », substituer au mot : « trois », le mot : « quatre ».

Sous-amendement CD 368 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 9 de cet amendement, après le mot : « publie », insérer les mots : « après avis de la commission nationale du débat public ».

Sous-amendement CD 369 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Supprimer l'alinéa 11 de cet amendement.

Sous-amendement CD 366 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 12 de cet amendement, substituer aux mots : « quatre mois », les mots : « six mois ».

Sous-amendement CD 112 *2^{ème} rect* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À la fin de l'alinéa 13 de cet amendement, substituer au mot : « consultés », les mots : « d'Île-de-France ».

Sous-amendement CD 113 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l'alinéa 13 de cet amendement par la phrase suivante :

« Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires. »

Sous-amendement CD 365 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Dans la première phrase de l'alinéa 14 de cet amendement, substituer aux mots : l'établissement public « Société du Grand Paris », les mots : « le représentant de l'État dans la région ».

Sous-amendement CD 114 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Dans la première phrase de l'alinéa 14 de cet amendement, après les mots : « les conséquences qu'il en tire de ce bilan pour le », remplacer le mot : « programme », par les mots : « schéma d'ensemble ».

Sous-amendement CD 115 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l'alinéa 14 de cet amendement par la phrase suivante :

« Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente le contenu de cet acte devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires ».

Sous-amendement CD 370 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable, à l'amendement CD 48 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Supprimer l'alinéa 17 de cet amendement.

Amendement CD 128 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

À l'alinéa 1, après les mots : « est assurée par », rédiger ainsi la fin de l'alinéa :

« un débat public, conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principale du schéma d'ensemble visé à l'article 2 ».

Amendement CD 275 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

I - A l'alinéa 1, substituer au mot : « consultation », les mots : « débat public ».

II - En conséquence procéder à la même substitution dans tout l'article.

Amendement CD 129 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa :

« Le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public conformément au présent article. »

Amendement CD 130 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

À la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « Elle est conduite par le représentant de l'État dans la région », les mots : « Le débat public est conduit par la Commission nationale du débat public ».

Amendement CD 266 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin,

François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « région », supprimer la fin de l'alinéa.

Amendement CD 267 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la première phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « l'établissement public « Société du Grand Paris » ou sous sa responsabilité », les mots : « le représentant de l'État dans la région ».

Amendement CD 131 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la seconde phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « le coût estimatif », les mots : « l'estimation du coût ».

Amendement CD 132 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« Le projet de dossier du débat est transmis à la Commission nationale du débat public. Celle-ci dispose d'un délai de quinze jours pour rendre une décision constatant que le dossier est complet ou indiquant les éléments qu'il convient d'y ajouter. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'État dans la région qui peut, dans ce même délai, faire connaître ses observations. »

Amendement CD 125 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires le dossier du débat public qui sera rendu public. »

Amendement CD 133 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Rédiger ainsi l'alinéa 6 :

« La Commission nationale du débat public rend public le dossier du débat au plus tard un mois avant le début du débat public. »

Amendement CD 274 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

A l'alinéa 6, substituer au mot : « un », le mot : « trois ».

Amendement CD 134 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Au début de l'alinéa 7, substituer aux mots : « III.- Le dossier est adressé à la région », les mots : « III.- Le représentant de l'État dans la région adresse le dossier du débat à la région, au Syndicat des transports d'Île de France ».

Amendement CD 265 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

I - Dans la première phrase de l'alinéa 7, après le mot : « région », insérer les mots : « , au Syndicat des transports d'Île-de-France ».

II - compléter l'alinéa 7 par les deux phrases suivantes : « L'avis de la région établit la cohérence avec l'économie générale du schéma directeur de la région d'Île-de-France. L'avis du Syndicat des transports d'Île-de-France établit la compatibilité du projet de réseau de transports publics avec l'équilibre général de l'exploitation du système de transports publics en Île-de-France. »

Amendement CD 187 présenté par Mmes et MM. Yanick Paternotte, Claude Bodin, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes, François Scellier, Daniel Spagnou et Fabienne Labrette-Ménager :

À la première phrase de l'alinéa 7, après les mots : « établissements publics de coopération intercommunale », insérer les mots : « d'Île-de-France ».

Amendement CD 270 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la première phrase de l'alinéa 7, substituer au mot : « concernés », les mots : « d'Île-de-France ».

Amendement CD 135 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la première phrase de l'alinéa 7, après les mots : « qui disposent d'un délai de », substituer au mot : « trois », le mot : « quatre ».

Amendement CD 136 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Au début de l'alinéa 8, substituer aux mots : « IV.- Le représentant de l'État dans la région », les mots : « IV.- La Commission nationale du débat public ».

Amendement CD 271 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 8, après le mot : « public », insérer les mots : « après avis de la commission nationale du débat public ».

Amendement CD 137 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Au début de l'alinéa 9, substituer aux mots : « Il associe à cette consultation, à la demande de la commission nationale du débat public, un observateur délégué par celle-ci, ainsi qu'une », les mots : « Elle associe au débat public ».

Amendement CD 272 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 10.

Amendement CD 145 présenté par Mme et MM. Claude Bodin, Patrick Balkany, Jean Bardet, Patrice Calmejane, Joëlle Ceccaldi-Raynaud, Pierre Lasbordes, Guy Malherbe, Yanick Paternotte et Axel Poniatowski :

À l'alinéa 10, après les mots : « es qualités », insérer les mots : « aux parlementaires franciliens, ».

Amendement CD 138 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 10, après le mot : « intercommunale », insérer le mot : « concernés ».

Amendement CD 164 présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 10 par les mots suivants : « , ainsi qu'aux associations d'usagers des transports en commun et des associations agréées de protection de l'environnement. »

Amendement CD 269 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 11, substituer au mot : « quatre », le mot : « six ».

Amendement CD 268 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 13, substituer aux mots : « l'établissement public « Société du Grand Paris » » les mots : « le représentant de l'État dans la région ».

Amendement CD 119 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 13, substituer au mot : « programme », les mots : « schéma d'ensemble ».

Amendement CD 188 présenté par Mmes et MM. Yanick Paternotte, Claude Bodin, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes, François Scellier, Daniel Spagnou et Mme Fabienne Labrette-Ménager :

À l'alinéa 13, après les mots : « et des établissements publics », insérer les mots : « d'Île-de-France ».

Amendement CD 120 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 13, substituer aux mots : « dans lesquelles il devrait être mis », les mots : « prévues pour sa mise ».

Amendement CD 121 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Bertrand Pancher :

Compléter l'alinéa 13 par la phrase :

« Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente le contenu de cet acte devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires ».

Amendement CD 122 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 14, après les mots : « Commission nationale du débat public est saisie », supprimer les mots : « de droit ».

Amendement CD 126 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Les alinéas 16, 17 et 18 deviennent respectivement les alinéas 18, 16 et 17.

Amendement CD 273 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 17.

Article 4

Amendement CD 356 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 1, après le mot : « Paris », insérer les mots : « , à l'exclusion des autres opérations d'aménagement de la Société du Grand Paris, ».

Amendement CD 278 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après les mots : « d'État », supprimer la fin de l'alinéa 1.

Amendement CD 276 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

I - À l'alinéa 1, après le mot : « déclarés », insérer les mots : « , après avis conforme du conseil régional quant à leur compatibilité avec l'économie générale du schéma directeur de la région Île-de-France, ».

II - Supprimer l'alinéa 7.

Amendement CD 277 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 1, après les mots : « d'État », insérer les mots : « en compatibilité avec le Schéma directeur de la région d'Île-de-France dans les conditions prévues à l'article L.141-1-2 du code de l'urbanisme. ».

Amendement CD 239 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 2, substituer au mot : « réalisée », le mot : « prononcée ».

Amendement CD 240 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « suivant », les mots : « à compter de la ».

Amendement CD 233 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 4, après les mots : « d'enquête », insérer les mots : « prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement ».

Amendement CD 241 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « , dans la mesure du possible, ».

Amendement CD 234 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « à la consultation du public sur le programme », les mots : « au débat public sur le schéma d'ensemble ».

Amendement CD 242 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 5, supprimer les mots : « à la fois ».

Amendement CD 243 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 6, supprimer les mots : « procédure de ».

Amendement CD 238 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « prévue par l'article 2 », les mots : « définie à l'article 3 ».

Amendement CD 346 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 7 après le mot : « publique », insérer les mots : « , après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, ».

Article 5

Amendement CD 279 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 280 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 2.

Amendement CD 345 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 2, après le mot : « appliquée », insérer les mots suivants : « , après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, ».

Amendement CD 344 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 2, après le mot : « Paris », insérer les mots : « , à l'exclusion des autres opérations d'aménagement de la Société du Grand Paris, ».

Amendement CD 336 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 2, après le mot : « Paris », insérer les mots : « , à l'exclusion des autres opérations d'aménagement de la Société du Grand Paris, ».

Amendement CD 236 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « prévus », les mots : « pris en application de ».

Amendement CD 237 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « pris », le mot : « publié ».

Amendement CD 235 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « suivant », le mot : « à compter de ».

Article 6

Amendement CD 281 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Après l'article 6

Amendement CD 282 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Titre II

Dans le titre, supprimer le mot : « société du ».

Article 7

Amendement CD 283 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 290 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

I - À l'alinéa 1, supprimer le mot : « Société ».

II - Procéder à la même suppression dans tout l'article.

Amendement CD 291 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet,

François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 2, supprimer le mot : « principale ».

Amendement CD 284 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après les mots : « d'ensemble », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 : « en cohérence avec l'économie générale du SDRIF et avec l'équilibre général de l'exploitation du système de transports publics en Île-de-France. »

Amendement CD 285 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 3.

Amendement CD 49 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter la première phrase de l'alinéa 3 par les mots : « en application du III ».

Amendement CD 343 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter la première phrase de l'alinéa 3 par les mots : « , après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés. ».

Amendement CD 311 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur, et M. Gilles Carrez :

Après la première phrase de l'alinéa 3, insérer la phrase suivante :

« Dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », ou dans les zones d'aménagement concerté prises à l'initiative de cette agence, le contrat de développement territorial prévu à l'article 18 de la présente loi peut prévoir lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit les opérations d'aménagement ou de construction identifiées dans le contrat. »

Amendement CD 50 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Rédiger ainsi le début de la dernière phrase de l'alinéa 3 : « Il peut être associé... (*le reste sans changement*) ».

Amendement CD 32 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la dernière phrase de l'alinéa 3, supprimer les mots : « , en tant que de besoin, ».

Amendement CD 289 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 4.

Amendement CD 33 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « son objet », les mots : « sa mission ».

Amendement CD 140 présenté par M. Didier Gonzales :

Compléter l'alinéa 4 par les mots suivants : « comme par exemple la réflexion sur la desserte maritime et aéroportuaire du Grand Paris. ».

Amendement CD 287 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 5, après le mot : « acquérir, », insérer les mots : « après avis des communes et établissements publics de coopération compétents concernés, ».

Amendement CD 341 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 5, après le mot : « préemption », insérer les mots suivants : « , et après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, ».

Amendement CD 286 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 6.

Amendement CD 338 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la première phrase de l'alinéa 6, après le mot : « conduit », insérer les mots : « , après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, ».

Amendement CD 342 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la dernière phrase de l'alinéa 6, après le mot : « acquérir », insérer les mots : « , après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, ».

Amendement CD 288 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer les alinéas 7 et 8.

Amendement CD 51 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après le mot : « territoriales », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 8 : « et les établissements publics de coopération intercommunale soit directement, soit par l'intermédiaire de ses filiales. Dans ce dernier cas, l'établissement public conclut à cet effet une convention avec la filiale concernée. ».

Article 8

Amendement CD 293 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi les alinéas 1 à 5 :

« I - Le conseil d'administration de l'établissement public : « Société du Grand Paris » est composé de représentants de l'État, de représentants de la région Île-de-France, de chaque département d'Île-de-France et de Paris métropole, nommés pour une durée de cinq ans renouvelable. Il élit le président de l'établissement public : « Société du Grand Paris » parmi ses membres.

II - Les représentants de l'État constituent la moitié des membres du conseil d'administration.

III - L'établissement public « Société du Grand Paris » est dirigé par un directeur général qui exerce ses fonctions sous le contrôle du président de l'établissement public et du conseil d'administration.

IV - Le directeur général de l'établissement public : « Société du Grand Paris » est le directeur général du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). L'établissement public : « Société du Grand Paris » s'appuie sur les moyens techniques, administratifs et opérationnels du STIF pour conduire ses missions, dans des conditions fixées par convention entre l'établissement public : « Société du Grand Paris » et le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

V - Les statuts de l'établissement public : « Société du Grand Paris sont fixés pas décret en Conseil d'État, après avis de la région Île-de-France, de chaque département d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France. »

Amendement CD 75 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « du directoire ».

Amendement CD 52 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « du directoire ».

Amendement CD 325 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, de la région d'Île-de-France et de chaque département de cette région, ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ces représentants sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable. »

Amendement CD 53 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, de la région d'Île-de-France et de chaque département de cette région, ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ces représentants sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable. »

Amendement CD 146 présenté par Mme et MM. Claude Bodin, Patrick Balkany, Jean Bardet, Patrice Calmèjane, Joëlle Ceccaldi-Raynaud, MM. Gérard Gaudron, Pierre Lasbordes, Guy Malherbe, Yanick Paternotte, Axel Poniatowski :

À l'alinéa 3, après le mot : « État », insérer les mots : « ,de parlementaires franciliens, ».

Amendement CD 353 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« A titre transitoire, avant la création du comité prévu au V du présent article, le conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » ne comprend que des représentants de l'État, du Parlement, des représentants de la région et de chaque département d'Île-de-France »

Amendement CD 76 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Supprimer l'alinéa 6.

Amendement CD 296 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 6.

Amendement CD 54 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 6, après la référence : « L. 225-57 », insérer les références : « à L. 225-82 et L. 225-85 ».

Amendement CD 77 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 7, supprimer le mot : « consultatif ».

Amendement CD 55 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 7, supprimer le mot : « consultatif, ».

Amendement CD 294 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 7, après les mots : « l'article 18 », insérer les mots : « et de Paris métropole, du conseil économique et social régional, de personnalités qualifiées, du STIF, des représentants des usagers des transports et de RFF. »

Amendement CD 354 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu au deuxième alinéa de l'article 2 de la présente loi. »

Amendement CD 195 présenté par MM. Serge Grouard et Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« Ce comité consultatif doit également se composer d'un représentant des collectivités territoriales périphériques au grand bassin parisien, en particulier issu de l'Association des villes du grand bassin parisien ».

Amendement CD 78 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 8, après les mots : « en son sein », rédiger ainsi la fin de la phrase : « le représentant de ces communes et établissements publics nommé au conseil de surveillance en application du III. »

Amendement CD 56 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après les mots : « en son sein », rédiger ainsi la fin l’alinéa 8 : « le représentant de ces communes et établissements publics nommé au conseil de surveillance en application du III. ».

Amendement CD 295 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l’alinéa 8, substituer au mot : « délégué », les mots : « représentant du STIF ».

Amendement CD 79 *rect.* présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi la dernière phrase de l’alinéa 9 :

« Il précise notamment les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 du code de commerce qui sont applicables à l’établissement public « Société du Grand Paris », le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s’opposer aux décisions du directoire, ainsi qu’à celles du conseil de surveillance de l’établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ».

Amendement CD 57 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter la dernière phrase de l’alinéa 9 par les mots : « , ainsi qu’à celles du conseil de surveillance de l’établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. ».

Article 9

Amendement CD 297 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Au début de la première phrase de l’alinéa 1, insérer les mots : « À l’exclusion des ressources financières destinées à l’exploitation des transports publics fixés par la loi d’orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 et tout particulièrement le versement transport défini par l’article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, ».

Amendement CD 298 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l’alinéa 4.

Amendement CD 350 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « de l'article 6 », les mots : « des articles 11 et 19 ».

Amendement CD 34 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 6, substituer au mot : « Les », les mots : « Le produit des ».

Amendement CD 35 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 7, substituer au mot : « Les », les mots : « Le produit des ».

Article 10

Amendement CD 299 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 36 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer aux mots : « L'ensemble de ces », le mot : « Ces » ; substituer aux mots : « est réalisé », les mots : « sont réalisés » ; substituer au mot : « donne », le mot : « donnent ».

Amendement CD 229 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 5, après le mot : « publics », insérer les mots : « autres que ceux visés à l'article L. 421-1 du code de la construction et de l'habitation ».

Article 11

Amendement CD 300 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 37 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la première phrase, après le mot : « participation », supprimer le mot : « spécifique ».

Amendement CD 301 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin,

François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi la dernière phrase : « Pour les établissements publics dépendant des collectivités locales, les modalités de cette participation sont définies dans les contrats de développement territorial définis à l'article 18. ».

Article 12

Amendement CD 302 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer aux mots : « L'établissement public : « Société du Grand Paris » », les mots : « Le Syndicat des transports d'Île-de-France ».

Article 13

Amendement CD 38 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Substituer aux mots : « dans l'hypothèse où », le mot : « lorsque ».

Article 14

Amendement CD 190 présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Dominique Dord, François Grosdidier, Pierre Lasbordes et François Scellier :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« Les marchés de maîtrise d'oeuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7, seront conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ». Par exception, ces marchés pourront être passés en procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, avec la Régie autonome des transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français ou Réseau ferré de France, dès lors que pour des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire et afin de garantir la continuité du service public, seuls ces opérateurs seront capables d'exécuter les missions en cause. »

Sous-amendement CD 351 à l'amendement CD 190 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

– Rédiger ainsi l'alinéa 1 de l'amendement : « Ajouter un premier alinéa ainsi rédigé : ».

– Au début de l'alinéa 2 de l'amendement, insérer la référence : « I. - »

– Supprimer la seconde phrase de l'alinéa 2.

Amendement CD 352 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Au premier alinéa, remplacer : « I. – Lorsque » par : « II. – Toutefois, lorsque » ;

À l'alinéa 3, remplacer : « II. – Lorsque » par : « III. – De même, lorsque » ;

À l'alinéa 5, remplacer : « III » par : « IV ».

Amendement CD 191 présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Dominique Dord, François Grosdidier, Pierre Lasbordes et François Scellier :

Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 2 :

« Une convention précise les motifs du recours à cette procédure dérogatoire et définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. »

Article 15

Amendement CD 192 présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Dominique Dord, François Grosdidier, Pierre Lasbordes et François Scellier :

– À l'alinéa 3, supprimer les mots : « en assure ou » ;

– Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Il assure lui-même la maîtrise d'œuvre des opérations considérées lorsque, en raison de leur spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le contrat de maîtrise d'œuvre ne peut être exécuté que par lui, ou lorsque ces opérations présentent un caractère d'urgence tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible. ».

Article 16

Amendement CD 39 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la première phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « sur le fondement », les mots : « en application ».

Amendement CD 40 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 2, supprimer les mots : « en tant que de besoin ».

Article 17

Amendement CD 328 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Supprimer l'alinéa 2.

Amendement CD 44 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 2, substituer au mot : « apportés », le mot : « transférés ».

Amendement CD 45 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « remis », le mot : « transférés ».

Amendement CD 196 présenté par MM. Olivier Carrez et Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est juridiquement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu pour chacune de ces activités un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

Sous-amendement CD 189 *rect.* Présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Claude Bodien, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes, Axel Poniatowski, François Scellier, Daniel Spagnou et Mme Fabienne Labrette-Ménager, à l'amendement CD 196 de MM. Olivier Carrez et Pierre Albarello :

Après le mot : « discriminatoires », compléter la dixième phrase de cet amendement par les mots : « en accord avec l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ».

Article 18

Amendement CD 335 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable

À l'alinéa 1, substituer au mot : « peuvent », le mot : « doivent ».

Amendement CD 303 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l’alinéa 1 par les mots suivants : « après avis des conseils généraux concernés et du syndicat mixte Paris Métropole et avis conforme du conseil régional quant à la conformité avec l’économie générale du SDRIF. »

Amendement CD 320 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Compléter l’alinéa 1 par la phrase suivante :

« Ces contrats font l’objet d’une publicité dans des conditions définies par un décret en Conseil d’État. »

Amendement CD 68 présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

Après l’alinéa 2, insérer l’alinéa suivant :

« Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu’il soit attenant à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés à l’alinéa premier, adhérer à un contrat de développement territorial existant. »

Sous-amendement CD 327 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur à l’amendement CD 68 de M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

Au début de cet amendement, insérer les mots : « Dans les trois mois suivant la publication du contrat de développement territorial et après accord des cocontractants, ».

Amendement CD 230 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable

Compléter l’alinéa 3 par les mots : « afin d’assurer, notamment, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l’habitat et une utilisation économe et équilibrée des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable. »

Amendement CD 304 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable

Compléter l’alinéa 3 par les mots : « en prenant en compte les objectifs et les orientations du Schéma directeur de la région d’Île-de-France. »

Amendement CD 58 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l’alinéa 5 par les mots : « dont il dresse la liste et fixe le périmètre. ».

Amendement CD 307 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable

Compléter l'alinéa 5 par les mots : « en cohérence avec les documents de planification urbaine et notamment du SDRIF. ».

Amendement CD 59 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Il présente les conditions générales de leur financement. ».

Amendement CD 321 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 7, après le mot : « contrat », insérer les mots : « de développement territorial ».

Amendement CD 322 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la fin de la première phrase de l'alinéa 8, substituer aux mots : « de cette zone », les mots : « du territoire ainsi défini ».

Amendement CD 323 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Dans la deuxième phrase de l'alinéa 8, après le mot : « collectivité », insérer le mot : « territoriale ».

Amendement CD 324 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 9, substituer aux mots : « de ces objectifs », les mots : « des objectifs de ce contrat ».

Amendement CD 305 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 10.

Amendement CD 308 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable :

À l'alinéa 10, supprimer les mots : « le schéma directeur de la région Île-de-France ».

Amendement CD 306 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable :

Supprimer l'alinéa 11.

Amendement CD 60 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Substituer à l'alinéa 12 les deux alinéas suivants :

« VI. – Tout contrat de développement territorial fait l'objet, dans un délai de huit jours à compter de sa signature, d'une insertion dans une publication locale diffusée dans les communes concernées, et peut être librement consulté par toute personne en mairie.

« VII. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

Amendement CD 309 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable :

Compléter l'alinéa 12 par les phrases suivantes :

« Pour ce qui concerne les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V, un contrat de développement territorial peut être conclu dans un délai de 18 mois à compter de la publication de la présente loi. Il est établi dans les formes prévues ci-dessus mais associe en outre les départements de l'Essonne et des Yvelines, ainsi que la région Île-de-France. Il doit notamment préciser la part des équipements publics et infrastructures revenant à l'État, à l'établissement Public Paris-Saclay, à la région, aux départements de l'Essonne et des Yvelines, aux communes et à leurs établissements publics de coopération intercommunale d'autre part, de même que leur financement et leur échéancier. Ce contrat est révisable tous les 5 ans. »

Article 19

Amendement CD 317 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 1, après le mot : « publics », insérer les mots : « de coopération intercommunale ».

Amendement CD 61 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l'alinéa 1, substituer aux mots : « concernés peuvent conclure, jusqu'à l'expiration de celui-ci », les mots : « de coopération intercommunale concernés peuvent conclure, avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial ».

Amendement CD 231 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet,

François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable :

– À l’alinéa 2, après le mot : « logements », insérer les mots : « à construire, selon leur typologie, conformément à l’article L 302-1 du code de la construction et de l’habitation et qui tient compte des programmes locaux de l’habitat ».

– Après l’alinéa 2 insérer les deux alinéas suivants :

« Dans les communes concernées, visées à l’article L. 302-5 du code de la construction et de l’habitation, dont le nombre de logements locatifs sociaux n’atteint pas 20 % du total des résidences principales, les programmes de logements à réaliser doivent comporter un pourcentage de logements locatifs sociaux qui ne peut être inférieur à 40 % du nombre total de logements à réaliser dans chaque programme ; la moitié de ces nouveaux logements locatifs sociaux à réaliser dans chaque programme doit être destinée à des ménages qui rencontrent des difficultés d’insertion particulières tenant à leurs ressources. »

« Dans les communes concernées, visées à l’article L. 302-5 du code de la construction et de l’habitation, dont le nombre de logements locatifs sociaux est supérieur à 20 % sans dépasser 40 % du total des résidences principales, les programmes de logements à réaliser doivent comporter un pourcentage de logements abordables qui ne peut être inférieur à 35 % du nombre total de logements à réaliser dans chaque programme et comporte un nombre de logements locatifs sociaux au moins égal à 25 % du nombre total de logements à réaliser. »

Amendement CD 357 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l’alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« Le programme global de construction de l’opération d’aménagement devra tenir compte des programmes locaux de l’habitat, dès lors que ceux-ci ont été adoptés.

Les communes, visées à l’article L.302-5 du code de la construction et de l’habitation, ne peuvent conclure un tel contrat qu’à la condition que le programme global de construction de l’opération d’aménagement intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux au sens de l’article L.302-5 du code de la construction et de l’habitation.»

Amendement CD 62 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Après le mot : « conditions », rédiger ainsi la fin de l’alinéa 3 : « selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l’issue de la procédure de révision simplifiée ou de l’enquête publique, les parties peuvent s’accorder, sans attendre la liquidation définitive du solde et l’indemnisation du cocontractant, sur le montant d’une provision dont elles acceptent le versement anticipé à ce dernier. ».

Amendement CD 63 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À l’alinéa 4, substituer aux mots : « de l’aménageur ou des constructeurs », les mots : « du cocontractant ».

Amendement CD 326 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

A la fin du dernier alinéa de cet article, substituer aux mots : « ceux-ci », les mots : « ces besoins ».

Avant l'article 20

Amendement CD 1 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Dans le titre V, substituer aux mots : « au projet de », les mots : « à la ».

Article 20

Amendement CD 314 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« Il a pour objet le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay ».

Amendement CD 199 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« Il a pour objet l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay. »

Amendement CD 200 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 2, supprimer les mots : « de rayonnement international ».

Amendement CD 201 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « dans les communes dont la liste figure dans l'Annexe A de la présente loi », les mots : « dans le périmètre de l'opération d'intérêt national déterminé par le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009. »

Amendement CD 64 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

Compléter la seconde phrase de l'alinéa 3 par les mots : « , après consultation des organes délibérants des communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement concernés. »

Article 21

Amendement CD 232 présenté par Mmes et MM. Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, François Brottes, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, François Lamy, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l’alinéa 1 par les mots : « ainsi que de favoriser la réalisation d’une offre de logements abordables nécessaires. »

Amendement CD 202 présenté par Mmes et MM. François Lamy Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l’alinéa 1 par la phrase suivante :

« En concertation avec la chambre régionale d’agriculture, la SAFER et l’Agence de l’eau Seine-Normandie, il contribue à assurer les conditions du maintien de l’activité agricole ainsi que la pérennité du patrimoine hydraulique. »

Amendement CD 318 présenté par Mme et MM. François Brottes, François Lamy, Annick Lepetit, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

Après l’alinéa 1, insérer l’alinéa suivant :

« Le Gouvernement, dans les trois mois suivant la promulgation de la présente loi, présente au Parlement un rapport analysant les conséquences de la création de l’établissement public de Paris-Saclay vis-à-vis des autres territoires et leurs établissements publics ayant un objet similaire, notamment en termes de concurrence. »

Amendement CD 329 présenté par Mme et MM. François Brottes, Annick Lepetit François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

Après l’alinéa 1, insérer l’alinéa suivant :

« Chaque action fait l’objet d’une étude d’impact préalable présentée au Parlement et transmise pour avis aux collectivités locales concernées trois mois avant sa mise en oeuvre. »

Amendement CD 2 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l’alinéa 5, substituer aux mots : « supérieur et de recherche et à », les mots : « supérieur, de recherche, à ».

Amendement CD 3 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l’alinéa 8, après les mots : « d’ouvrage et », insérer le mot : « aux ».

Amendement CD 203 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l’alinéa 10, insérer l’alinéa suivant :

« Impulser les synergies entre les acteurs du pôle scientifique et technologique en vue d'une bonne coordination des différentes interventions. »

Amendement CD 204 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 11.

Amendement CD 358 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 11 :

« 9° En concertation avec la chambre régionale d'agriculture, la SAFER et l'Agence de l'eau Seine-Normandie, contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et la pérennité du patrimoine hydraulique. »

Amendement CD 205 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

À l'alinéa 11, après le mot « contribuer », insérer les mots suivants : «, en concertation avec la Chambre régionale d'agriculture, la SAFER, l'ONF, le centre régional de la propriété forestière et les conservatoires d'espaces naturels compétents, ».

Amendement CD 66 présenté par M Pierre Lasbordes :

Compléter l'alinéa 11 par les mots : « et du patrimoine hydraulique ».

Amendement CD 197 *rect* ayant fait l'objet d'un sous-amendement du rapporteur en réunion de commission présenté par M. Serge Grouard :

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« 10° encourager les partenariats avec les collectivités territoriales, leurs organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national. »

Amendement CD 206 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 12.

Amendement CD 330 présenté par Mme et MM. François Brottes, Annick Lepetit François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonec, Daniel Goldberg et François Pupponi :

À l'alinéa 12, après le mot : « filiales », ajouter les mots : « dont le capital a vocation à demeurer 100% public ».

Amendement CD 331 présenté par Mme et MM. François Brottes, Annick Lepetit François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

Compléter l'alinéa 12 par les mots : « , à l'exclusion de toute activité spéculative ».

Amendement CD 207 présenté par Mmes et MM. François Brottes, François Lamy Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer l'alinéa 13.

Article additionnel après l'article 21

Amendement CD 332 présenté par Mme et MM. François Brottes, Annick Lepetit François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présente au Parlement un rapport annuel analysant les conséquences des prises de participation de l'établissement public de Paris-Saclay dans des entreprises, groupements ou organismes prévues à l'article 21. »

Article 22

Amendement CD 69 *rect.* présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« 2° Le collège des représentants de l'Essonne et des Yvelines, qu'ils soient élus des communes, de leurs groupements ou des départements eux-mêmes. Ce collège peut également comprendre des députés ou des sénateurs désignés par les commissions compétentes des assemblées parlementaires, ainsi qu'un représentant de la région Île-de-France. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration ; il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ; ».

Amendement CD 198 présenté par M. Serge Grouard :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« 2° le collège des représentants de collectivités territoriales de la région Île-de-France, de leurs groupements et des collectivités territoriales limitrophes, en particuliers issus de l'Association des villes du grand bassin parisien ».

Amendement CD 208 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« 2° des représentants de la région Île-de-France, des départements de l'Essonne et des Yvelines ainsi que des représentants des EPCI concernés installés dans le ressort du périmètre territorial de l'établissement public de Paris-Saclay ; ».

Amendement CD 209 présenté par Mmes et MM. François Lamy Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi les alinéas 4, 5 et 6 :

« 3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire, scientifique, ou de leur expérience économique et entrepreneuriale.

4° Le collège consultatif de personnalités représentatives du mouvement associatif, des organisations professionnelles et syndicales et des associations agréées dans le domaine de l'environnement.

Les trois collèges premiers disposent d'un même nombre de sièges.»

Amendement CD 210 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer aux alinéas 4 et 5 l'alinéa suivant :

« 3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans les domaines universitaire, scientifique, ou de leur expérience économique et entrepreneuriale. »

Amendement CD 211 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Le collège consultatif de personnalités représentatives du mouvement associatif, des organisations professionnelles et syndicales et des associations agréées dans le domaine de l'environnement. »

Amendement CD 74 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« 5° Le collège des personnalités désignées sur proposition des associations agréées dans le domaine de l'environnement exerçant leur activité dans le périmètre de l'établissement public ».

Amendement CD 212 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi l'alinéa 6 :

« Les représentants des premiers et deuxième collèges ont le même nombre de sièges et disposent de la majorité qualifiée au sein du conseil d'administration. »

Amendement CD 213 *rect* présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives du mouvement associatif, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Il est saisi par le conseil d'administration sur ses projets. »

Sous-amendement CD 359 à l'amendement CD 213 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 2 de cet amendement, substituer aux mots : « et syndicales », les mots : « et agricoles ».

Article 23

Amendement CD 215 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Substituer à la seconde phrase de cet article les deux phrases suivantes :

« Le conseil d'administration élit son président parmi les membres du deuxième collège. Le directeur général de l'établissement est nommé par décret. »

Amendement CD 214 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi la seconde phrase de cet article :

« Il est nommé par décret après avis conforme du conseil d'administration pris à la majorité des deux tiers. »

Amendement CD 71 présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

Compléter cet article les mots : « , après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. »

Amendement CD 217 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La limite d'âge du président du conseil d'administration est conforme aux prescriptions de la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public. »

Amendement CD 216 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguët, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La limite d'âge du président du conseil d'administration est fixée à 65 ans. »

Article additionnel après l'article 23

Amendement CD 70 présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« Le président directeur général dirige l'action de l'établissement public. Ordonnateur des dépenses et des recettes, il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement. Il prépare et exécute les décisions du conseil d'administration. Il recrute le personnel et a autorité sur lui. Il peut déléguer sa signature. »

Article 24

Amendement CD 4 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« L'établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes : ».

Amendement CD 218 présenté par Mmes et MM. François Brottes, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'Établissement ne peut procéder à des investissements boursiers. »

Article 25

Amendement CD 5 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

A la fin de la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « de ses missions », les mots : « des missions de l'établissement public ».

Amendement CD 6 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 1 :

« Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe. ».

Amendement CD 361 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Substituer à l'alinéa 2 les deux alinéas suivants :

« II. - Le début de la première phrase de l'article 719-14 du code de l'éducation est ainsi rédigé :

« L'État et l'établissement public de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'établissement public de Paris-saclay qui... (*le reste inchangé*) » »

Article 27

Amendement CD 221 *rect* présenté par Mmes et MM. François Lamy Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi la seconde phrase de cet article :

« Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle de l'État, y compris sur ses filiales, et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement est chargé de sa surveillance. »

Amendement CD 220 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

A la fin de la seconde phrase de cet article, supprimer les mots :

« y compris sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration ainsi que son régime financier et comptable ».

Amendement CD 65 présenté par M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des Lois :

À la seconde phrase, après les mots : « conseil d'administration », insérer les mots : « de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales, ».

Article additionnel après l'article 27

Amendement CD 333 présenté par Mme et MM. François Brottes, Annick Lepetit, François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

Après l'article 27, insérer l'article suivant :

« Dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport présentant les conditions dans lesquelles les sociétés d'économie mixte d'aménagement situées sur les autres pôles scientifiques et technologiques peuvent bénéficier des mêmes compétences que l'établissement public de Paris-Saclay. »

Avant l'article 28

Amendement CD 8 rect présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Avant l'article 28, rédiger ainsi l'intitulé du chapitre II :

« Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du pôle scientifique, technologique et agricole sur le plateau de Saclay ».

Amendement CD 67 présenté par MM. Pierre Lasbordes et Michel Raison :

Avant l'article 28, rédiger ainsi l'intitulé du chapitre II :

« Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du projet de pôle scientifique, technologique et agricole sur le plateau de Saclay ».

Article 28

Amendement CD 222 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 223 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« La zone de protection naturelle, agricole et forestière est compatible avec les dispositions du schéma directeur de la région Île-de-France. »

Amendement CD 154 présenté par MM. Pierre Lasbordes, Yves Vandewalle et Guy Malherbe :

À la première phrase de l'alinéa 4, après le mot « Saclay », insérer les mots « ,dont une zone de 2 300 hectares dédiée exclusivement à l'activité agricole. »

Amendement CD 224 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonec, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 4 :

« Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris après avis du Conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la chambre régionale d'agriculture, de la SAFER et de l'ONF. »

Amendement CD 18 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la dernière phrase de l'alinéa 4, après le mot : « avis », insérer les mots : « du conseil régional, ».

Amendement CD 315 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À la dernière phrase de l'alinéa 4, après le mot : « intercommunale », insérer les mots : « de la chambre d'agriculture ».

Amendement CD 143 présenté par MM. Pierre Lasbordes, Guy Malherbe et Yves Vandewalle :

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Cette zone comprend 2 300 hectares de terres agricoles. ».

Sous-amendement CD 360 à l'amendement CD 143 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Compléter cet amendement par la phrase suivante :

« Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public définit les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection visée au premier alinéa. »

Amendement CD 225 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« A l'intérieur de l'Opération d'intérêt national déterminé par le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009, les espaces réservés aux activités agricoles ne peuvent être inférieurs à 2 300 hectares. »

Amendement CD 9 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 6, après le mot : « décret », insérer les mots : « en Conseil d'État ».

Amendement CD 72 présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

À l'alinéa 8, après le mot : « décret », insérer les mots : « en Conseil d'État visé à l'alinéa 4 du présent article ».

Amendement CD 10 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 8, après le mot : « décret », insérer le mot : « précité ».

Amendement CD 12 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 10, après le mot : « changement », insérer les mots : « de mode ».

Amendement CD 226 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Rédiger ainsi l'alinéa 12 :

« *Art. L. 141-8.* – Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en relation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, et la Chambre régionale d'agriculture, la SAFER, l'ONF et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages. »

Amendement CD 17 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 12, substituer au mot : « relation », le mot : « concertation ».

Amendement CD 73 présenté par M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques :

À l'alinéa 12, substituer au mot : « relation », le mot : « concertation ».

Amendement CD 316 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la chambre régionale d'agriculture ».

Amendement CD 11 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Compléter la première phrase de l'alinéa 13 par les mots : « d'Île-de-France et du Centre ».

Amendement CD 334 présenté par Mmes et MM. François Brottes, Annick Lepetit, François Lamy, Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg et François Pupponi :

À la seconde phrase de l'alinéa 13, après le mot : « concernées », insérer le mot : « sont ».

À la seconde phrase de l'alinéa 13, après le mot : « adaptés », supprimer la fin de l'alinéa.

Article 29

Amendement CD 227 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

Supprimer cet article.

Amendement CD 14 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

A la dernière phrase de l'alinéa 5, supprimer les mots : « , le cas échéant, ».

Article additionnel après l'article 29

Amendement CD 228 présenté par Mmes et MM. François Lamy, Annick Lepetit, Daniel Goldberg, Jean-Yves Le Bouillonnet, Christophe Caresche, François Pupponi, Jean-Paul Chanteguet, Sandrine Mazetier, Jean-Marie Le Guen, Georges Pau-Langevin, Maxime Bono, François Brottes et les commissaires SRC de la commission du développement durable :

« La Commission nationale du débat public est chargée de suivre la réalisation du projet de l'établissement Paris-Saclay. »

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Gouvernement

- M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé du développement de la région capitale

RATP

- M. Pierre Mongin, Président

SNCF

- M. Guillaume Pépy, Président
- M. Jean-Pierre Farandou, directeur général délégué SNCF proximités
- Mme Karine Grossetête, conseillère parlementaire

RFF

- M. Hubert du Mesnil, Président,
- M. François-Régis Orizet, directeur régional d'Île-de-France,
- Mme Marie-Reine du Bourg, responsable des relations avec le Parlement

Commission nationale du débat public

- M. Philippe Deslandes, Président

Conseil régional d'Île-de-France

- M. Jean-Paul Huchon, Président et président du STIF
- M. Roger Karoutchi, Président du groupe majorité présidentielle

Conseil général des Yvelines

- M. Jean-François Bel, vice-Président délégué à l'environnement, représentant M. Alain Schmitz, président

Association Île-de-France Environnement

- M. Daniel Hannotiaux, Président,
- M. Gérard Delattre, vice-Président

Plateau de Saclay

- M. François Lamy, Député, Président de la communauté d’agglomération du Plateau de Saclay, accompagné de M. Mathieu Pasquio, directeur de cabinet et de M. Louis Ferrari, assistant parlementaire
- M. François de Mazières, Président de la communauté de communes Versailles Grand Parc
- M. Bernard Lafargue, Maire-adjoint de Massy, communauté de communes Europ’Essonne
- M. Robert Cadalbert, Président de la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, accompagné de Mme Brigitte Berthomieu, directrice de cabinet.

Mairie de Paris :

- Mme Anne Hidalgo, Premier adjoint au Maire de Paris
- Mme Annick Lepetit, Députée, Adjointe au Maire de Paris, chargée des transports
- M. Pierre Mansat, Adjoint au Maire de Paris, chargée de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d’Île-de-France
- Mme Elisabeth Borne, directrice de l’urbanisme
- plusieurs collaboratrices et collaborateurs
- M. Didier Bertrand, directeur adjoint de l’urbanisme

Délégation interministérielle à l’aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT)

- M. Pierre Dartout, Délégué
- Mme Amélie Durozoy, Chef de cabinet
- Mme Éliane Dutarte, Conseillère auprès du délégué pour la région capitale

Chambre interdépartementale d’agriculture Ile-de-France ouest :

- M. Christophe Hillairet et M. Febvret, responsables des services fonciers et juridiques.