

N° 2547

N° 491

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 20 mai 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 mai 2010

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE ⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER UN
TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI *relatif au*
Grand Paris,

PAR M. YVES ALBARELLO,
Rapporteur,
Député.

PAR M. JEAN-PIERRE FOURCADE,
Rapporteur,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, sénateur, président ; M. Christian Jacob, député, vice-président ; M. Jean-Pierre Fourcade, sénateur, M. Yves Albarello, député, rapporteurs.

Membres titulaires : MM. Laurent Béteille, Yves Pozzo di Borgo, Mme Nicole Bricq, M. Jean-Pierre Caffet, Mme Éliane Assassi sénateurs ; MM. Patrick Ollier, Jacques Alain Bénisti, Mme Annick Lepetit, MM. Jean-Yves Le Bouillonnet, Daniel Goldberg, députés.

Membres suppléants : MM. Roger Romani, Christian Cambon, Jacques Gautier, Dominique Braye, Serge Lagauche, David Assouline, Mme Françoise Laborde, sénateurs ; MM. Yanick Paternotte, Jacques Kossowski, Patrice Calmégane, François Lamy, François Pupponi, Mme Colette Le Moal, M. Pierre Gosnat, députés.

Voir les numéros :

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

Deuxième lecture : **2454**

Sénat : **123, 366, 367** et T.A. **87** (2009-2010)

SOMMAIRE

Pages

TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
TABLEAU COMPARATIF	27
ORDONNANCE N°59-151 DU 7 JANVIER 1959 RELATIVE À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE.	67
TEXTE ÉLABORÉ PAR LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE	75

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au Grand Paris s'est réunie le jeudi 20 mai 2010 au Sénat.

Elle a tout d'abord procédé à la désignation de son bureau, qui a été ainsi constitué :

- M. Jean-Paul Emorine, sénateur, président,
- M. Christian Jacob, député, vice-président.

Puis la commission a désigné :

- M. Jean-Pierre Fourcade, sénateur,
- M. Yves Albarello, député,

comme rapporteurs, respectivement pour le Sénat et pour l'Assemblée nationale.

*

* *

Examen des dispositions du projet de loi restant en discussion

M. Jean-Paul Emorine, président. – Avant d'entamer l'examen des seules dispositions du projet de loi restant en discussion – j'y insiste –, je veux dire le plaisir que j'ai eu à travailler avec Christian Jacob et les deux rapporteurs pour rapprocher les points de vue de l'Assemblée nationale et du Sénat.

M. Christian Jacob, vice-président. – Je me réjouis également du bon travail de synthèse réalisé par les deux rapporteurs pour trouver un terrain d'entente. Je rappelle que le but de cette réunion est d'aboutir à un consensus entre les deux chambres, et non de relancer le débat sur le Grand Paris.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la CMP pour le Sénat. – Permettez-moi de rappeler brièvement les modifications apportées par le Sénat au texte de l'Assemblée nationale : élargissement du texte au très haut débit, aux pôles de compétitivité, au fret, à l'ouverture sur les deux Normandie, à l'articulation du réseau de TGV avec la Double boucle et les projets du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et de la région Île-de-France ; adoption d'un financement pour le réseau au-delà de la dotation en capital apportée par l'État ; ajout à l'article premier de l'objectif du logement, dont nous avons précisé les modalités à l'article 19 *bis* ; inclusion dans les contrats de développement territorial des questions de mixité sociale, d'équipements publics et d'installation d'entreprises autour des gares de la Double boucle ; modification de la gouvernance des deux établissements publics avec l'établissement d'un comité stratégique et d'un comité consultatif ; et enfin, s'agissant du pôle de Paris-Saclay, protection des espaces agricoles, de l'environnement et de la nature, de la gouvernance et des missions de l'établissement public.

Je conclurai sur les deux points difficiles : les projets Arc Express et Charles-de-Gaulle Express (CDG Express). Par cohérence, le Sénat a fait prévaloir la Double boucle sur Arc Express à l'article premier et interdit les financements publics pour CDG Express. Depuis, lettres et discussions se sont multipliées et, après nous être rapprochés du rapporteur et du président de la commission de l'Assemblée nationale, nous avons décidé de modifier notre rédaction sur ces deux articles.

M. Yves Albarello, rapporteur de la CMP pour l'Assemblée nationale. – Permettez-moi de rappeler que l'Assemblée nationale a été un peu pénalisée : contrairement au Sénat, elle n'a disposé que de six semaines pour étudier le texte. Jean-Pierre Fourcade a rappelé les points de blocage. Je me réjouis de l'accord que nous avons trouvé comme de l'enrichissement du texte au Sénat, grâce au travail de son rapporteur.

Article premier – Le Grand Paris : un projet d'intérêt national

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Par l'amendement n°78, nous proposons une rédaction plus équilibrée de l'article premier. Celle-ci, tout en reprenant certains des éléments ajoutés au Sénat, est centrée sur l'enjeu de ce projet de loi : le développement du réseau de transport.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Je note avec satisfaction que vous avez repris certains des ajouts du Sénat. Pour autant, vous négligez les questions du logement, de la valorisation de la recherche et de l'innovation et de l'objectif de croissance. L'avis est défavorable.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Soit, ces éléments mériteraient également d'être élevés au rang d'objectifs. Néanmoins, le texte initial concerne le seul réseau de transport et Paris-Saclay, le logement y a été ajouté de manière satellitaire, et dans des conditions inacceptables.

L'amendement n°78 n'est pas adopté.

M. Yves Albarello, rapporteur. – La notion d'interconnexion traduit mieux la nécessité d'instaurer un réseau de transport et de faciliter les échanges. D'où cet amendement n°1.

M. Daniel Goldberg. – L'articulation ne se réduit pas à l'interconnexion : outre les points de connexion, il faut relier le réseau du Grand Paris au réseau existant.

M. Jean-Paul Emorine, président. – A en croire les réponses du ministre en séance publique au Sénat, ce point n'a échappé à personne...

L'amendement n°1 est adopté.

L'amendement rédactionnel n°21 est adopté.

L'article premier est adopté dans la rédaction de la CMP.

Article 2 – Le réseau de transport public du Grand Paris

L'amendement rédactionnel n°2 est adopté.

M. Yves Albarello. – L'objet de l'amendement n°103 est de boucler définitivement la liaison entre les deux aéroports internationaux de Roissy et d'Orly.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Favorable.

Mme Nicole Bricq – L'un des deux rapporteurs est également administrateur du STIF. Défendre ce projet de loi est, pour lui, quelque peu acrobatique.

L'amendement n°103 est adopté, les socialistes s'abstenant.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 3 tend à développer l'intermodalité des transports par l'instauration d'un système de paiement unique pour les transports et le parking.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – J'ajoute, pour faire écho à l'observation de Nicole Bricq, que nous avons pris soin de préciser dans cet amendement : « sans préjudice des compétences du STIF ».

M. Yves Albarello, rapporteur. – Quant à moi, je préciserai que j'ai été nommé administrateur du STIF à la suite de la démission de Gilles Carrez et seulement après avoir rapporté le texte à l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 3 est adopté, les socialistes s'abstenant.

Les amendements rédactionnels n°22 et 23 sont adoptés à l'unanimité.

Mme Annick Lepetit. – Sans relancer le débat, nos amendements ont pour but de réhabiliter le STIF, dont la mission première, je le rappelle, est d'organiser les transports en Île-de-France. L'amendement n° 79 prévoit que le schéma d'ensemble du réseau d'ensemble du Grand Paris devra être approuvé par le STIF.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Dans un souci de clarté, nous avons voulu que l'article 2 concerne le seul schéma d'ensemble tandis que les consultations, dont celle du STIF, sont prévues à l'article 3. Avis défavorable.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'association du STIF au schéma a été introduite à mon initiative à l'Assemblée nationale alors que je n'étais pas encore administrateur du syndicat.

Mme Annick Lepetit. – Soit. Mais le but de cet amendement est de donner au STIF les moyens de remplir sa mission première d'organisation des transports. D'autant que, à l'article 7 du texte du Sénat, il est indiqué que la Société du Grand Paris veillera sur les décisions du STIF. Il serait donc bon de rétablir un équilibre.

L'amendement n°79 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n°24 est adopté à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Caffet – Par l’amendement n° 80, nous supprimons l’amendement relatif à CDG Express adopté au Sénat. Celui-ci visait à interdire tout financement par l’État ou les collectivités territoriales de ce projet. Après que notre rapporteur a souligné que les dispositions sur les collectivités étaient probablement anticonstitutionnelles, l’amendement a été rectifié sans que le ministre modifie l’avis défavorable qu’il avait donné. Il interdit donc toute participation financière directe – par exemple, l’enfouissement de CDG au niveau de la Porte de la Chapelle –, mais non celle des collectivités. Cette rupture de symétrie est inacceptable !

M. Jean-Paul Emorine, président. – L’amendement n° 80 est en discussion commune avec les amendements n°s 26 et 81.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Nous défendons, par l’amendement n° 26, une autre solution, celle de laisser au Gouvernement la liberté de réaliser ce projet. Dans toute capitale moderne, il existe une liaison directe entre l’aéroport et la ville. Paris est la première destination touristique mondiale, mais pourrait être concurrencée dans cinq à six ans par Shanghai dont l’objectif est d’attirer 100 millions de visiteurs par an.

Mme Annick Lepetit. – L’amendement n°81 est de repli. Je propose que nous limitions la discussion aux amendements n°s 80 et 26. Notre amendement va dans le sens indiqué par le rapporteur : laisser à CDG Express la liberté d’exister. En tant que parlementaires, nous n’avons pas à trancher. Le Gouvernement a initié et porté ce projet. Qu’il prenne ses responsabilités ! D’où la nécessité de supprimer le dispositif adopté au Sénat.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Quel était le but du Sénat ? Ne pas augmenter la facture de l’État. L’amendement n° 26 présente l’avantage d’être plus précis – le terme de financement est remplacé par celui de subvention – et de prévoir la réalisation du projet sous la forme d’un contrat de délégation de service public. Autrement dit, des compensations seront possibles. Tout le monde a en mémoire le célèbre arrêt Gaz de Bordeaux de 1916. Ainsi, nous évitons à l’État d’être tenté de subventionner le projet, ce qui pourrait se révéler restrictif et gênant. Avis défavorable à l’amendement n° 80.

M. Yves Pozzo di Borgo – Je suis l’auteur de l’amendement sénatorial que certains veulent supprimer. Rappelons le contexte : Charles-de-Gaulle, comme tout aéroport moderne, doit être relié directement à la ville. Pour l’heure, il n’existe que le RER B. La Chambre de commerce et la société Vinci ont souhaité établir cette liaison, appelée CDG Express. Résultat, nous avons aujourd’hui trois projets : la refonte du RER B, pour laquelle 250 millions d’argent public sont prévus, l’opération du Grand Paris et CDG Express. J’avais initialement une position proche de celle de Jean-Pierre Caffet, mais j’ai voulu respecter l’initiative privée en déposant un amendement plus nuancé. Pour autant, le risque est grand d’avoir trois réseaux concurrents. Ce serait stupide dans le contexte économique actuel ! Je regrette l’attitude des membres du Gouvernement. Mais par solidarité, je voterai l’amendement du rapporteur.

M. Yanick Paternotte. – Pour une liaison directe entre Roissy et Paris, il serait possible d'utiliser les sillons Eurostar et Thalys partant de la gare du Nord. L'inconvénient de CDG Express est sa gare d'arrivée : la gare de l'Est n'est pas une destination attractive pour les touristes, c'est un cul-de-sac ! Le métro automatique permettrait de desservir toute la métropole. Faut-il prévoir des liaisons express ou s'en tenir à un système d'omnibus ? L'amendement n° 26 lève toute ambiguïté.

M. Christian Jacob, vice-président. – Suite à un incident grave survenu dans sa commune, Jacques-Alain Bénisti a dû quitter la réunion. Yanick Paternotte le remplace en qualité de membre titulaire pour l'Assemblée nationale.

Mme Nicole Bricq. – Le seul point qui nous gêne dans l'amendement n° 26 est le terme « subvention de l'État ». Il faut le remplacer, à notre sens, par celui de « subvention publique ». Sinon, cela signifierait que les collectivités pourraient être appelées à contribuer et ce serait dramatique.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Nous ne pouvons pas l'écrire : ce serait inconstitutionnel.

Mme Nicole Bricq. – Donc, notre amendement est meilleur !

M. Jean-Pierre Caffet. – Sans compter que le ministre avait rappelé en séance que l'amendement de M. Pozzo di Borgo, auquel il était défavorable, représentait une injonction du Parlement au Gouvernement !

M. Jean-Paul Emorine, président. – Avant de passer au vote, je précise que l'amendement n° 81, dont nous n'avons pas discuté, deviendra sans objet si l'amendement n° 26 est adopté.

L'amendement n° 80 n'est pas adopté.

L'amendement n° 26 est adopté.

L'amendement n° 81 devient sans objet.

L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

La suppression de l'article 2 bis est maintenue.

Article 3 – Association du public et des élus locaux à l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'association des maires d'Île-de-France, que nous avons auditionnée, doit être consultée sur le schéma d'ensemble au même titre que la région ou Paris métropole, ainsi que l'avait proposé Yves Albarello. Tel est l'objet de l'amendement n° 99.

M. Yanick Paternotte. – Excellente idée ! Cela permettra d'associer toute la grande couronne, qui n'est pas forcément adhérente de Paris métropole.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – De toute façon, il est entendu que Paris métropole travaillera en liaison étroite avec l'association des maires d'Île-de-France.

L'amendement n° 99 est adopté à l'unanimité.

M. Daniel Goldberg. – Par l'amendement n° 82, nous proposons un avis conforme du STIF sur le schéma d'ensemble. Autorité organisatrice des transports, le syndicat ne joue pas dans le même registre que les autres acteurs consultés. En outre, il faut instituer une réciprocité puisque le Sénat a prévu que la Société du Grand Paris donnera son avis sur les décisions du STIF.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Notre position est différente : avis défavorable.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Seul le STIF est maître d'ouvrage : ce n'est le cas ni de l'Atelier international, ni de Paris Métropole, ni de l'association des maires.

L'amendement n° 82 n'est pas adopté.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Notre amendement rédactionnel n° 4 précise que les « groupements » dont il est question au premier alinéa sont les EPCI compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Mme Nicole Bricq. – Cet amendement n'est pas purement rédactionnel, puisqu'il exclut les EPCI qui ne se sont pas encore vu reconnaître cette compétence. Or les choses évoluent.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'alinéa 7 de l'article comporte cette précision. L'amendement, si vous préférez, est de coordination.

L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Notre amendement n° 104 précise que le débat public a lieu au plus tard dans un délai de quatre mois après la promulgation de la loi.

L'amendement n° 104 est adopté, la gauche s'abstenant.

M. Yves Albarello, rapporteur. – La Commission nationale du débat public (CNDP) doit pouvoir conduire toute expertise complémentaire afin de mieux informer le public, sans être contrainte par son budget, très limité : tel est l'objet de notre amendement n° 5.

L'amendement n° 5 est adopté, la gauche s'abstenant.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 27 est rédactionnel et clarifie au sein de l'article 3 l'exposé des enjeux socio-économique du projet.

M. Patrick Ollier. – Ne vaudrait-il pas mieux remplacer l'expression « nécessaires pour éclairer le public » par « nécessaires à l'information du public » ?

L'amendement n° 27 rectifié est adopté à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 100 ajoute l'association des maires d'Île-de-France aux instances appelées à formuler un avis.

L'amendement n° 100 est adopté, ainsi que les amendements rédactionnels n° 28, 29, 30 et 31.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 6 prévoit que le président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris remettra aux commissions permanentes parlementaires compétentes un rapport sur les suites données au débat public. Ces commissions pourront alors l'auditionner.

L'amendement n° 6 est adopté, la gauche s'abstenant.

L'amendement rédactionnel n° 32 est adopté à l'unanimité.

M. Daniel Goldberg. – Notre amendement n° 83 vise à supprimer l'alinéa 17, subrepticement introduit au Sénat, qui empêche que le débat public sur le réseau Arc Express se tienne normalement. L'ajout de cette disposition nous conforte dans notre opposition au choix de la procédure accélérée, que nous n'avons appris qu'à la fin de la discussion générale à l'Assemblée nationale, et qui a suscité des réserves jusque dans les rangs de la majorité et de la part des présidents des deux assemblées. C'est du bricolage !

M. Yves Albarello, rapporteur. – Je demande à Daniel Goldberg de retirer son amendement au profit de notre amendement n° 105. Dès l'origine, j'ai dit qu'il ne fallait pas opposer les deux tracés. Je remercie Jean-Pierre Fourcade d'avoir accepté une solution consensuelle : un débat public commun se tiendra sur les deux projets.

M. Daniel Goldberg. – Nous maintenons notre amendement. Nul ne conteste la volonté de l'Etat de participer à l'aménagement de l'Île-de-France : la mission Carrez était parvenue à un consensus. Mais le projet de rocade du Grand Paris reste très flou. D'ailleurs le Gouvernement fait très peu de cas des travaux de la mission ; M. le secrétaire d'Etat a même eu à notre égard des propos très inélégants. L'amendement n° 105 ne nous satisfait pas.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Je l'ai dit tout à l'heure : les deux projets se recouvrent à 70 %, tout en étant compatibles, comme l'a reconnu la CNDP. Ils doivent donc faire l'objet d'un débat public commun. Nous voulons pacifier les relations entre la région et l'État. Je me rallie à l'amendement de Yves Albarello.

M. Yves Pozzo di Borgo. – J'étais l'auteur de l'amendement « scélérat » dénoncé par nos collègues socialistes : il avait pour objet de susciter le débat. Le Grand Paris est un projet national et européen, tandis qu'Arc Express est un projet régional. L'amendement n° 105 me paraît consensuel et je suis satisfait de cette évolution.

Mme Annick Lepetit. – Il est fort peu probable que les projets se recouvrent à 70 ou 75 %. L'expertise technique sur le Grand Huit est loin d'être achevée, alors que le débat public sur Arc Express peut être lancé dès à présent : la CNDP a donné son feu vert le 4 avril. Pensons à nos concitoyens ! Le projet Arc Express répond à leurs besoins, et a été adopté à l'unanimité par le conseil

d'administration du STIF. Je veux bien que l'on évite à Christian Blanc de perdre la face, mais il faut lancer le débat public sur Arc Express au plus vite.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Ni le législateur, ni le Gouvernement n'ont le droit d'empiéter ainsi sur les compétences des collectivités territoriales et de revenir sur les décisions de leurs assemblées délibérantes ! En outre, rien ne permet de dire que les deux projets se correspondront à 80 %. Contrairement à la Double boucle, Arc Express assurera le cabotage entre les villes de la banlieue parisienne, répondant ainsi à un besoin urgent. Le dossier est très avancé : il est presque bouclé en ce qui concerne Orlyval. Au contraire, de nombreux arbitrages doivent encore être rendus sur le projet de Grand Huit.

M. Yanick Paternotte. - Il est indispensable que le débat public ait lieu en même temps sur les deux projets. J'assisterai ce soir à une réunion consacrée au barreau Roissy-Picardie : nous regrettons tous que le débat public n'ait pas eu lieu en même temps que sur le barreau de Gonesse !

M. Christian Jacob, vice-président. – Le même problème se pose pour la construction de barrages-réservoirs ou la mise à grand gabarit de voies d'eau. Un débat public commun permettra de mieux définir les tracés et de mieux utiliser les deniers publics. Cette proposition est de bon sens et conforme à l'intérêt général.

M. Jean-Paul Emorine, président. – Je vous propose d'inverser la disposition des paragraphes IX et X de l'article 3.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – C'est aussi le bon sens.

L'amendement n° 83 n'est pas adopté.

L'amendement n° 105 rectifié est adopté, la gauche s'abstenant.

L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP la gauche votant contre.

Article 4 – Procédure de déclaration d'utilité publique du réseau de transport public du Grand Paris

L'amendement rédactionnel n° 33 est adopté à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Notre amendement n° 7 réintègre à une place plus conforme à sa portée une disposition introduite par le Sénat afin de mieux informer le public lors des enquêtes publiques.

L'amendement n° 7 est adopté, la gauche s'abstenant.

L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP, la gauche votant contre.

Puis l'article 5 est adopté dans la rédaction du Sénat, la gauche s'abstenant.

Article 6 – Expropriation de biens soumis au droit de préemption

L'amendement rédactionnel n° 34 est adopté à l'unanimité.

L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP, la gauche votant contre.

Article 7 – Création, missions et prérogatives de la « Société du Grand Paris »

L'amendement rédactionnel n° 35 est adopté à l'unanimité.

Mme Annick Lepetit. – Notre amendement n° 84 tend à supprimer l'alinéa 3, qui augmente excessivement les pouvoirs de la Société du Grand Paris (SGP) puisqu'il place sous sa supervision tous les transports de surface. A quoi donc servira le STIF, si ce n'est à payer ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Cet alinéa, introduit à l'initiative de Christian Cambon, est frappé au coin du bon sens : l'autorité chargée de construire une gare doit se préoccuper de sa desserte. Avis défavorable.

L'amendement n° 84 n'est pas adopté.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 36 est rédactionnel.

M. Patrick Ollier. – Je propose en outre de supprimer le mot « reconnues » dans l'expression « sans préjudice des compétences reconnues du syndicat ». Les compétences sont établies par la loi et n'ont pas à être reconnues !

L'amendement n° 36 rectifié est adopté à l'unanimité, de même que l'amendement rédactionnel n° 37.

Mme Nicole Bricq. – Il existe déjà des établissements publics d'aménagement, par exemple en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne. Comme la Société du Grand Paris assiste le représentant de l'Etat, ils doivent pouvoir être associés à la préparation et à la mise en cohérence des contrats de développement territorial, ces établissements doivent pouvoir intervenir auprès du préfet: c'est l'objet de l'amendement n° 85.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Dans ce cas, pourquoi les sociétés d'économie mixte et les collectivités territoriales elles-mêmes, lorsqu'elles exercent ces compétences en régie, ne l'assisteraient-elles pas aussi ? Avis défavorable.

M. Daniel Goldberg. – Les établissements publics d'aménagement ne savent pas quel sera leur rôle une fois la Société du Grand Paris mise en place. Certains d'entre eux sont pourtant très actifs, comme « Plaine de France » en Seine-Saint-Denis et dans le Val-d'Oise ! La cohérence voudrait que vous les dissolviez.

L'amendement n° 85 n'est pas adopté.

M. Jean-Pierre Caffet. – Notre amendement n° 86 prévoit l'accord des communes pour toute opération d'aménagement ou de construction entreprise par la SGP dans son périmètre d'intervention autour des gares, lorsqu'elles n'ont pas conclu avec cette société de contrats de développement territorial. Le Sénat avait réduit le rayon de 1500 à 250 mètres, mais les rapporteurs veulent à présent le porter à 400 mètres, ce qui correspond à une surface de 50 hectares où la SGP pourrait agir contre l'avis des communes ! Etant donné que l'une des sources de financement de la Double boucle résidera dans la valorisation foncière autour des gares, il est à craindre que la SGP construise des bâtiments sans aucun souci de l'urbanisme ou de l'environnement !

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Lorsqu'un contrat de développement territorial aura été conclu entre la SGP et la commune, ce qui sera le plus souvent le cas, elles coopéreront sans difficulté. Dans un rayon de 400 mètres autour des gares, la SGP pourra agir comme elle le souhaite, tout en recueillant l'avis de la commune concernée. Au-delà de ce rayon, elle devra avoir l'aval de la commune. Cela me semble rationnel.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Le Gouvernement veut aller trop vite : à l'origine, il n'avait même pas prévu de limiter dans l'espace la liberté d'intervention de la SGP ni de mener un débat public. La majorité ne souhaite pas soumettre la SGP au bon vouloir des communes. Mais si elle passe en force, les contentieux se multiplieront et se régleront dans quelques années au Conseil d'Etat ! Les propriétaires sont aussi concernés. Il est fort peu probable que les collectivités fassent preuve de mauvaise volonté : laquelle refusera l'implantation d'une gare sur son territoire ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – En cas de désaccord de la commune, la SGP négociera, soyons-en sûrs ! Je déposerai bientôt une proposition de loi destinée à éviter la multiplication des contentieux engagés par des propriétaires qui chercheraient ainsi à s'enrichir.

L'amendement n° 86 n'est pas adopté.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Notre amendement n° 8 porte à 400 mètres le rayon du cercle à l'intérieur duquel la SGP pourra intervenir, afin de permettre un véritable aménagement du territoire.

Mme Nicole Bricq. – Cet amendement est une provocation ! J'attends de voir comment vous expliquerez aux maires et aux intéressés l'extension du périmètre ! Vous encouragez ainsi la spéculation immobilière.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – C'est bien pourquoi nous avons créé une taxe.

L'amendement n° 8 est adopté.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Afin d'éviter les contentieux, l'amendement n° 77 précise que la compétence d'aménagement de la SGP est limitée aux opérations conduites autour des nouvelles gares.

L'amendement n° 77 est adopté, la gauche s'abstenant.

Les amendements rédactionnels n^{os} 38 et 39 sont adoptés.

M. Daniel Goldberg. – Notre amendement n^o 87 tend à revenir sur une disposition adoptée par le Sénat, qui autorise la SGP à mener des opérations connexes par voie de simple convention et élargit ainsi considérablement le champ de ses compétences : l'un de nos rapporteurs a même parlé de lui confier la construction d'un troisième aéroport ! C'est d'autant plus grave que la SGP sera dirigée par une sorte de triumvirat.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Il est étrange de vous voir contester la voie conventionnelle ! L'alinéa 10 de l'article 7 dispose que la SGP peut se voir confier par convention « toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe » à ses missions principales : cette disposition est conforme au principe de spécialité et n'autorise nullement la construction d'un troisième aéroport. Avis défavorable.

L'amendement n^o 87 n'est pas adopté.

Les amendements rédactionnels n^{os} 9, 40 et 41 sont adoptés.

L'article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 8 – Directoire et conseil de surveillance de la SGP

Les amendements rédactionnels n^{os} 10, 11 et 42 sont adoptés à l'unanimité.

L'article 8 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 9 – Ressources de l'établissement

L'amendement rédactionnel n^o 43 est adopté à l'unanimité.

L'article 9 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 9 bis – Taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif en Île-de-France

Les amendements rédactionnels n^{os} 44, 45 et 46 sont adoptés à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Notre amendement n^o 12 précise que, si la taxe sur les plus-values immobilières est instituée par le conseil régional, c'est la région qui délimite son périmètre d'application.

L'amendement n^o 12 est adopté à l'unanimité.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Les cessions de terrains par les gestionnaires d'infrastructures ne doivent être exonérées de la taxe que si elles ont un lien direct avec le projet : tel est l'objet de l'amendement n^o 13.

M. Yanick Paternotte. – C'est astucieux !

L'amendement n° 13 est adopté à l'unanimité, ainsi que l'amendement rédactionnel n° 47.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 14 concerne le problème des « borduriers », sur lequel les services de Bercy ont attiré notre attention. Tous ceux qui ont mené des opérations d'aménagement et ont institué un prélèvement sur les plus-values immobilières savent que des spéculateurs s'installent à la limite de la zone d'application de la taxe et réalisent ainsi des opérations juteuses. Nous proposons que la taxe s'applique à taux plein jusqu'à 800 mètres et à « demi-tarif » jusqu'à 1200 mètres des entrées de gares. Cela profitera à la fois à la SGP et à la région.

L'amendement n° 14 est adopté, le groupe socialiste votant contre.

L'amendement rédactionnel n° 48 est adopté.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement « fiscal » n° 15 traite des modalités de transmission de la délibération instaurant la taxe.

L'amendement n°15 est adopté.

L'article 9 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 9 ter – Application de l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau (IFER) au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs en région Île-de-France

Mme Nicole Bricq. – L'amendement n° 88 tend à supprimer l'article. Le produit de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) est versé à la SGP : or il s'agit d'une recette des collectivités qui doit se substituer à la taxe professionnelle ; et c'est le STIF qui va prendre en charge cette imposition, au final. Cela n'a pas de sens !

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Avis défavorable. Si la ressource créée en substitution de la suppression de la taxe professionnelle n'était par versée à la SGP, cela créerait un effet d'aubaine pour le STIF. Dans le prochain collectif ou la loi de finances pour l'an prochain, le tarif applicable aux matériels pourra être modifié.

Mme Nicole Bricq. – Je l'espère.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Il n'est pas normal qu'une réforme aboutisse à exonérer d'impôt, en l'occurrence de contribution économique territoriale, de grandes entreprises. Certes, le STIF est pénalisé mais cela peut se corriger dans un collectif budgétaire.

Mme Nicole Bricq. – Vous avez refusé le nouveau tarif que nous avons proposé.

L'amendement n° 88 n'est pas adopté.

Les amendements rédactionnels n° 49, 50, 51 et 52 sont adoptés à l'unanimité.

L'article 9 ter est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 11 bis nouveau – Dissolution de la « Société du Grand Paris »

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 53 est rédactionnel.

M. Daniel Goldberg. – Je note qu'il aura fallu attendre la CMP pour que la SGP soit définie comme un établissement public... La volonté secrète du Gouvernement demeure que la SGP soit une société au plein sens du terme.

L'amendement rédactionnel n° 53 est adopté à l'unanimité.

L'article 11 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 16 – Recours étendu aux contrats de partenariat

L'amendement rédactionnel n° 54 est adopté.

L'article 16 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 17 – Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Mme Annick Lepetit. – L'amendement n° 89 tend à rétablir à la rédaction de l'Assemblée nationale. Si nous maintenions la suppression opérée par le Sénat, la Double boucle échapperait au contrôle de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARAF) créée par le même Gouvernement dans la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires du 8 décembre dernier.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Défavorable. Lorsque le présent texte a été examiné à l'Assemblée nationale, la loi que vous citez ne s'appliquait pas encore. Aujourd'hui, elle est en vigueur et le Sénat a mis en cohérence les deux textes.

L'amendement n° 89 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n° 55 est adopté.

L'article 17 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 18 – Contrats de développement territorial

L'amendement rédactionnel n°16 est adopté.

M. Jean-Pierre Caffet. – L'amendement n° 90 s'inscrit dans la continuité de celui présenté par Mme Bricq.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Défavorable. Nous avons déjà statué sur cette question.

L'amendement n° 90 n'est pas adopté.

L'amendement de conséquence n° 101 est adopté à l'unanimité à l'unanimité.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Quels que soient la majorité au conseil régional et au Gouvernement, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) s'appliquera. La loi relative à l'urbanisme s'impose aux PLU, aux Scot, même si le Grenelle II en exonère dans un premier temps l'Île-de-France. Tel est l'objet de notre amendement n° 91.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Avis défavorable. Mais, s'agissant de la validation du SDRIF, je suis convaincu que les choses vont bientôt évoluer dans un sens positif.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'argumentation de Jean-Yves Le Bouillonnet est acceptable mais si nous retenions sa rédaction, c'est le schéma de 1994 qui serait visé ! Mieux vaut attendre qu'un nouveau schéma soit promulgué.

M. Daniel Goldberg. – Nous ne faisons pas la loi en visant tel ou tel schéma. Lorsqu'un contrat de développement territorial sera élaboré, il devra respecter le schéma en vigueur, élaboré par les collectivités locales avec la participation de l'Etat – même si celui-ci se manifeste depuis trop longtemps par le blocage. Je sais qu'il y a un problème de compatibilité : le schéma en vigueur doit être complètement réécrit.

M. Laurent Béteille. – Je m'interroge sur l'absence totale de référence au schéma directeur dans cet article. Le flou juridique sera source de difficultés.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Peut-être pourrait-on rédiger ainsi l'amendement : « et des orientations du schéma directeur d'Île-de-France en vigueur » ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Cela va de soi, la loi a une portée générale. Les contrats doivent être conformes au schéma directeur applicable, sinon il en résultera des contradictions. Une partie des dispositions du Grenelle II exclut l'Île-de-France : il n'y aura plus aucune règle !

M. Patrick Ollier. – Le raisonnement de Jean-Yves Le Bouillonnet va dans le bon sens. Le respect de la hiérarchie des normes impose une référence au schéma. Cela dit, les contrats ne vont pas faire référence à un document qui n'a plus cours... Il revient à ceux qui élaborent le schéma directement de faire en sorte qu'il soit publié.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Le schéma directeur de 1994 empêchera l'élaboration des projets inscrits dans le présent texte. Cela oblige à modifier le schéma. Je maintiens mon avis défavorable.

M. Christian Jacob, vice-président. – Je rejoins le rapporteur même si je suis sensible à l'argumentation de Jean-Yves Le Bouillonnet. L'absence d'accord sur le nouveau schéma directeur serait un handicap.

M. Daniel Goldberg. – On ne peut faire comme s'il n'y avait pas de schéma aujourd'hui. Yves Albarello et moi-même, à la région, avons participé ensemble à la révision du schéma avec la loi votée en 1995, applicable seulement depuis 2004. Patrick Ollier a raison : il faut éviter les contentieux en précisant que les contrats doivent être conformes au schéma directeur en vigueur au moment de leur signature.

M. Patrick Ollier. – Mon raisonnement me semble logique mais je suis solidaire de la majorité.

L'amendement n° 91 n'est pas adopté.

M. François Pupponi. – L'amendement n° 92 tend à éviter que l'article n'apparaisse comme hostile au sport.

MM. Jean-Pierre Fourcade et Yves Albarello, rapporteurs. – Favorable !

L'amendement n° 92 est adopté à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – L'amendement n° 17 tend à déplacer la mention des programmes locaux d'habitat, qui trouve plus logiquement sa place au onzième alinéa.

L'amendement n° 17 est adopté à l'unanimité.

Mme Nicole Bricq. – L'amendement n° 93 concerne l'établissement public d'aménagement.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Avis défavorable.

L'amendement n° 93 n'est pas adopté.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 18 complète l'amendement n° 17 et réintroduit la référence aux programmes locaux de l'habitat.

L'amendement n° 18 est adopté à l'unanimité.

L'amendement rédactionnel n° 56 est adopté à l'unanimité.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 19 concerne le partage des excédents à parts égales entre le STIF et la SGP.

Mme Nicole Bricq. – Quand obtiendrons-nous des éclaircissements sur l'engagement de l'Etat à abonder le plan de mobilisation de la région ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Aujourd'hui, il existe un contrat de projet et il sera financé comme prévu. L'an prochain, on passera au

nouveau contrat de projet. Les articles 1^{er} et 2 indiquent que l'Etat prend en charge en totalité la Double boucle et qu'il continue à cofinancer le contrat de projet - plan de mobilisation ou autre. Tout le monde s'accorde sur la nécessité d'amener Eole jusqu'à La Défense, de prolonger la ligne 14 jusqu'à Pleyel, de réaménager telle ligne de RER. Nous avons garanti les financements dès le début du texte.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement devrait vous intéresser puisqu'il partage par moitié une partie des excédents entre la SGP et le STIF !

Mme Nicole Bricq. – Merci pour cette obole !

L'amendement n° 19 est adopté, la gauche s'abstenant.

L'amendement rédactionnel n° 57 est adopté à l'unanimité.

M. Jean-Pierre Caffet. – Au Sénat, le rapporteur a accepté que la déclaration d'intérêt général ne soit pas automatique, lorsqu'existent des contrats de développement territorial. L'alinéa 21 devient alors superfétatoire et c'est pourquoi l'amendement n°94 le supprime.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Le contrat peut valoir déclaration – il doit alors préciser pour quelles opérations. Jean-Pierre Caffet va plus loin. Avis défavorable.

L'amendement n° 94 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n° 58 est adopté à l'unanimité.

L'article 18 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 19 – Mise en œuvre des contrats de développement territorial

L'amendement rédactionnel n° 59 est adopté à l'unanimité.

L'article 19 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 19 bis – Territorialisation des objectifs de production de logements

M. Jean-Yves le Bouillonnet. – A l'Assemblée nationale, nous avons critiqué l'absence de vision stratégique d'ensemble pour l'Île-de-France. Pour nous, l'Etat et les collectivités doivent avoir une vision partagée sur l'emploi, le logement, la mixité sociale, etc. Etienne Pinte s'est abstenu sur le texte parce qu'il a jugé que les choses étaient viciées. Le Sénat a réintroduit un dispositif dans lequel le préfet de région définit des objectifs annuels de construction de logements. On ne saurait se satisfaire de telles déclarations inutiles ! Si l'Etat veut accompagner la politique du logement social, il en a tous les instruments, la loi SRU, les objectifs de logement imposés à toutes les collectivités qui élaborent un plan local d'urbanisme (PLU), etc. Le préfet, lui, n'a jamais construit un seul logement ! Cette déclaration ne sert qu'à se donner

bonne conscience. Si l'Etat veut mener une vraie politique du logement, au côté des régions, des départements, des communes et des bailleurs sociaux, il le peut, surtout s'il rétablit des moyens de financement suffisants. L'amendement n° 95 supprime cette déclaration qui n'est qu'un faux-semblant.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Je suis fermement opposé à cet amendement. D'abord, on ne saurait afficher un objectif global sans donner la méthode pour y parvenir. Ensuite, vous confondez logement et logement social. La construction de logements en Île-de-France représentait dans le passé 17 % du total national, mais n'atteint plus que 10 % aujourd'hui. La production doit redémarrer. Enfin, le préfet arrête, dans le cadre du conseil national de l'habitat, un objectif général et les programmes locaux de l'habitat doivent en tenir compte – et non l'inverse ! Je le répète, le projet de loi ne traite pas seulement de la Double boucle mais aussi du logement, de l'emploi, de l'innovation...

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. – Le PLU, le PLH portent sur tout l'habitat également, et non seulement le logement social.

M. Daniel Goldberg. – Jean-Pierre Fourcade a rejeté avec la même énergie notre amendement n° 78 qui tendait à insérer, en chapeau du projet de loi, les objectifs de production de logement. En outre, aucun engagement n'a été pris par le Gouvernement dans la discussion parlementaire pour répondre à la crise du logement en Île-de-France. Ce n'est certainement pas la finalité du projet de loi ! C'est bien pourquoi notre collègue Etienne Pinte est sorti de ses gonds à la fin du débat. L'*instrumentum* de l'article 19 bis est bien faible au regard des besoins.

L'amendement n° 95 n'est pas adopté.

Les amendements rédactionnels n° 60, 20 et 61 sont adoptés à l'unanimité.

L'article 19 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 19 ter

L'amendement rédactionnel n° 62 est adopté à l'unanimité.

L'article 19 ter est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP, la gauche s'abstenant.

L'article 20 est adopté dans la rédaction du Sénat.

Article 21 – Missions de l'Établissement public de Paris-Saclay

Les amendements rédactionnels n° 63, 64 et 65 sont adoptés à l'unanimité.

L'article 21 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP, la gauche votant contre.

Article 21 bis

L'amendement rédactionnel n° 66 est adopté à l'unanimité.

L'article 21 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 22 – Conseil d'administration de l'Établissement public de Paris-Saclay

Les amendements rédactionnels n° 67 et 68 sont adoptés.

M. François Lamy. – Restaurons un peu de clarté dans la composition du conseil d'administration de l'établissement Paris-Saclay. Pourquoi 19 membres ? Les deux premiers collèges doivent représenter la moitié des sièges. Or si le conseil régional et les conseils généraux sont représentés, toutes les collectivités ne pourront l'être. Revenons à la rédaction antérieure en renvoyant à un décret le soin de fixer le nombre de membres. Tel est l'objet de l'amendement n° 96.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Si le deuxième collège comprend 7 membres, comme prévu par le Gouvernement, les communes ne seront pas représentées : c'est pourquoi, dans notre amendement n° 102, nous proposons de passer de 19 à 21 membres, afin d'inclure deux maires, un pour l'Essonne, un pour les Yvelines. Je recommande le retrait ou le rejet de l'amendement n° 96.

M. Daniel Goldberg. – C'est seulement en CMP que l'on commence à s'intéresser aux questions de gouvernance ! Je note que le livre de Christian Blanc, qui ne rencontre qu'un faible écho, n'en dit rien non plus.

M. Jean-Paul Emorine, président. – C'est la loi qui fait autorité, non le livre de Christian Blanc. Or nos rapporteurs ont beaucoup travaillé sur la gouvernance. Quant à l'amendement n° 102, il correspond à une demande des maires des deux départements.

M. Laurent Béteille. – Les quatre niveaux de collectivités, région, départements, communes et groupements de communes doivent être représentés. En tant que président de l'association des maires de l'Essonne, j'indique que l'amendement n° 102 semble atteindre un bon équilibre.

M. Patrick Ollier. – Je m'interroge sur la signification de « la moitié » de 21 ? Il vaudrait mieux écrire : « les premier et deuxième collèges en détiennent la majorité ».

M. Christian Jacob, vice-président. – Je propose également cette formulation : « Les représentants des premier et deuxième collèges en détiennent la majorité ».

M. François Lamy. – Elle ne règle rien ! Un membre issu du conseil régional, deux des conseils généraux, quatre des agglomérations, et un

représentant de chaque département, cela fait neuf membres. L'Etat n'aurait-il que deux représentants ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Quatre, puisque nous avons porté le total à 21 !

M. François Lamy. – Soit huit pour les troisième et quatrième collèges.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Il y avait un problème juridique, puisque le conseil d'administration devait comprendre aussi des représentants des communes et que cela n'était pas mathématiquement possible. Le ministre ayant précisé que l'Etat aurait quatre représentants, il fallait porter de 7 à 9 le nombre de représentants des collectivités. Les deux derniers collèges comprendront quatre chefs d'entreprise et quatre chercheurs. Mais je reprends à mon compte la formulation de Patrick Ollier.

L'amendement n° 96 n'est pas adopté.

L'amendement n° 102 rectifié est adopté, la gauche votant contre.

L'article 22 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 23 – Direction générale de l'Établissement de Paris-Saclay

M. François Lamy. – Notre amendement n° 97 supprime la dérogation relative à l'âge du président de l'établissement Paris-Saclay : il y a là un mystère, il semblerait que le PDG ait déjà été choisi...

M. Jean-Paul Emorine, président. – Je ne le connais pas, dites-moi son nom !

M. François Lamy. – Il n'y a pas de raison de déroger à la limite d'âge de 65 ans.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Le professeur Luc Montagnier, à 66 ans, a dû partir aux États-Unis pour continuer à travailler ! L'idée est de pouvoir nommer un scientifique ou un chercheur de renom international.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Si la dérogation relative à la limite d'âge s'applique pour le président de Paris-Saclay, elle doit valoir aussi pour celui de la SGP. Je l'avais proposée, elle a été refusée. Je renouvelle ma proposition.

Mme Nicole Bricq. – Au lieu d'avoir une position globale et cohérente, on opère chaque modification *intuitu personae*. Si l'on doit supprimer la limite d'âge, que ce soit par une mesure générale : il n'est pas bien de légiférer pour faire du cousu-main pour tel ou tel.

M. François Lamy. – Il y a assez de personnalités âgées de moins de 65 ans qui réunissent les compétences requises. En outre, le PDG sera à la manœuvre pour des opérations d'aménagement : ce n'est pas le rôle d'un prix Nobel.

M. Jean-Paul Emorine, président. – Jean-Pierre Fourcade a bien distingué le cas de Paris-Saclay de celui de la Société du Grand Paris. Et de grands chercheurs ont déjà impulsé des aménagements.

L'amendement n° 97 n'est pas adopté.

M. Yves Pozzo di Borgo. – J'avais déposé un amendement oral pour que cette dérogation s'applique à l'alinéa 5 de l'article 2.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. – Autant je suis opposé à une dérogation pour le président du Grand Paris, autant l'argumentation d'Yves Albarello sur les prix Nobel et les savants de renommée internationale me convainc. Il faudra choisir l'un d'entre eux, même s'il a dépassé 65 ans. En outre, le conseil d'administration comporte quatre collègues, dont celui des chefs d'entreprise, et la plupart des présidents de chambres de commerce ont plus de 65 ans.

M. Jean-Paul Emorine, président. – L'exception se justifie pour Paris-Saclay.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Je retire donc mon amendement.

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 69 est rédactionnel.

L'amendement n° 69 est adopté.

L'article 23 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 24 – Ressources de l'Établissement public de Paris-Saclay

M. Yves Albarello, rapporteur. – L'amendement n° 70 est rédactionnel.

L'amendement rédactionnel n° 70 est adopté à l'unanimité.

L'article 24 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

L'article 27 est adopté dans la rédaction du Sénat.

Article 28 – Création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière sur le plateau de Saclay

L'amendement rédactionnel n° 71 est adopté à l'unanimité.

L'article 28 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Article 29 – Plan local de transport

M. François Lamy. – La parole du ministre dans l'hémicycle vaut engagement. Or il avait annoncé que l'article 29 serait supprimé si une procédure de délégation de la compétence relative aux transports sur le plateau de Saclay était engagée par le STIF. Elle l'a été en février : évitons-lui de se déjuger.

M. Yves Albarello, rapporteur. – Administrateur du STIF depuis peu, j'ai participé mardi à la partie de son bureau qui ne concernait pas ce projet.

L'option que vous évoquez n'est pas encore levée, et les administrateurs n'examineront les différentes possibilités que début juin.

M. François Lamy. – Nous avons un accord du président du STIF. Cela représente quelque chose – plus que la parole du ministre...

L'amendement n° 98 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n° 72 est adopté à l'unanimité ainsi que les amendements n°s 73, 74, 75 et 76.

L'article 29 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

Puis, l'ensemble du projet de loi est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP, la gauche votant contre.

*

* *

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte adopté par le Sénat
Projet de loi relatif au Grand Paris	Projet de loi relatif au Grand Paris
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
<p>Le Grand Paris a pour objet de susciter, par la création d'un réseau de transport public de voyageurs unissant les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, le développement économique durable, solidaire et équilibré de la région capitale, au bénéfice de l'ensemble du territoire national.</p>	<p><u>Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.</u></p>
<p>Ce projet urbain, social et économique, associant les citoyens tout au long de son élaboration, s'articule autour de projets stratégiques définis et réalisés conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales et vise à réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux par une plus grande solidarité entre territoires. Il propose de répondre aux besoins de la population avec une offre de logements géographiquement et socialement adaptée, ainsi que de promouvoir une ville dense et de maîtriser l'étalement urbain.</p>	<p><u>Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.</u></p>
	<p><u>Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.</u></p>
	<p><u>Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.</u></p>
	<p><u>Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.</u></p>
	<p><u>Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement articulé avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements</u></p>

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

TITRE I^{ER}
ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE
DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

Article 2

I.- 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, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

~~La réalisation de ce nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant de celui des mesures de création, d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public. Elle est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public en Île-de-France.~~

~~Ce réseau est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France.~~

~~H.— 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, d'accessibilité et de mode d'exploitation, ainsi que le tracé prévisionnel et la position prévisionnelle des gares.~~

Texte adopté par le Sénat

—

que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

TITRE I^{ER}
ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE
DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

[Division et intitulé sans modification]

Article 2

I.- Alinéa sans modification

Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Île-de-France.

Alinéa supprimé

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de ce texte. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~Ce schéma décrit toutes les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public en Île-de-France. Il rend compte également de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares.~~

~~Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île de France, créé par l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île de France, et de l'atelier international du Grand Paris.~~

~~Ce schéma est préalablement soumis à un débat public et à l'avis des collectivités territoriales concernées, dans les conditions prévues par l'article 3 de la présente loi. Il est approuvé par un décret en Conseil d'Etat auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de 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.~~

~~Il doit garantir l'intermodalité en permettant notamment, si nécessaire, aux véhicules légers de stationner dans des parkings prévus à cet effet, ainsi qu'en prévoyant la mise en place d'un système unifié de tarification entre le transport public et le stationnement en gare.~~

Texte adopté par le Sénat

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;

- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;

- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble;

- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;

- la prise en compte de l'intermodalité par la possibilité, pour les véhicules légers, de stationner dans des parcs prévus à cet effet.

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau numérique à très haut débit.

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.

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Île de France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

III (nouveau). – La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Cette mise en place fait l'objet d'un rapport au Parlement au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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 parkings de stationnement de véhicules individuels.~~

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 précitée. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principale du schéma d'ensemble visé au II de l'article 2.~~

~~Ce débat public est organisé par la Commission nationale du débat public conformément au présent article.~~

~~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.~~

Texte adopté par le Sénat

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

IV (nouveau). – Le projet Charles-de-Gaulle express, tel qu'il résulte du V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et du décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris, ne peut faire l'objet d'aucun financement direct de l'État hormis les seuls frais déjà ordonnancés et ceux relatifs à la rupture des relations contractuelles afférentes audit projet, dans le respect des règles de droit commun.

Toute clause contraire est réputée non écrite.

Article 2 bis

Supprimé

Article 3

I. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Île de France et de l'atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. La commission met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la commission.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~Pour ce débat public, la Commission nationale du débat public met en place une commission spécialisée dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze.~~

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques ~~du schéma d'ensemble~~, l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au plan du rayonnement international de la région Île-de-France et de la France, l'estimation du coût, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il 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.~~

~~Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » présente devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires le dossier du débat public qui sera transmis au public.~~

III. – ~~Le dossier complet est rendu public par la Commission nationale du débat public au plus tard un mois avant le début de la consultation du public.~~

~~Il est simultanément adressé, par le représentant de l'État dans la région, à la région, à l'atelier international du Grand Paris, au Syndicat des transports d'Île-de-France et aux départements d'Île-de-France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-~~

Texte adopté par le Sénat

Alinéa supprimé

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi, une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatives aux grands projets d'infrastructures de transport, y compris au plan du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France, l'estimation du coût et les modes de financement envisagés, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

Alinéa supprimé

III. – Dès publication de la décision prévue au second alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île de France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, le

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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.~~

~~IV. — La Commission nationale du débat public arrête et publie, au plus tard un mois avant qu'il ne débute, le calendrier du débat public et ses modalités, notamment les lieux et l'adresse du site Internet où le public peut prendre connaissance du dossier et formuler ses observations, ainsi que les lieux, jours et heures des réunions publiques.~~

~~Elle associe au débat public une ou plusieurs personnes, désignées, par le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin, sur la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement.~~

~~Lors des réunions publiques, un temps de parole est réservé, ès qualités, au président du conseil régional, aux présidents des conseils généraux, aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale, aux maires d'Île-de-France et aux parlementaires qui en font la demande préalable.~~

La durée du débat public est de quatre mois.

~~V. — Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auquel sont jointes les positions exprimées par les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.~~

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé, qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet de la consultation du public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les ~~collectivités territoriales et les établissements publics d'Île-de-France~~ consultés. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

~~Le président du conseil de surveillance de~~

Texte adopté par le Sénat

syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

Alinéa supprimé

IV. — Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée du débat public.

Alinéa supprimé

Alinéa sans modification

V. — Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

Alinéa supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~L'établissement public « Société du Grand Paris » présente le contenu de cet acte devant les commissions compétentes des assemblées parlementaires.~~

~~VI. — Les opérations d'équipement qui relèvent de l'une des catégories d'opérations dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement et qui sont situées, pour tout ou partie, sur le territoire d'une commune signataire d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18 de la présente loi, peuvent être dispensées de la procédure prévue par les articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement, pour être soumises, par arrêté du représentant de l'État dans la région, à la procédure de débat public prévue par le présent article.~~

~~Le maître d'ouvrage de l'opération établit alors le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.~~

~~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. — La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris. »~~

~~IX. — Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application des I à VII du présent article.~~

Article 4

Les projets d'infrastructures du réseau de transport

Texte adopté par le Sénat

VI. – Supprimé

VII. – Aucune irrégularité au regard des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

VIII. – Non modifié

VIII bis (nouveau). – L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public conduit en application du présent article.

IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

X. (nouveau) – Lorsqu'une procédure de débat public a été engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement pour une opération portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île-de-France, cette procédure est close le lendemain du jour suivant la publication de la présente loi. Les éléments techniques relatifs à ce projet, transmis à la Commission nationale du débat public au jour de la clôture de cette procédure, sont intégrés en tant qu'annexe au dossier prévu au II du présent article.

Article 4

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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.

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 au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement, ~~sous réserve des dispositions des troisième à dernier alinéas du présent article.~~

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.

La commission d'enquête prévue 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 de la présente loi.

~~L'enquête porte sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence.~~

Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le bilan ~~de la consultation du public définie~~ à l'article 3 de la présente loi.

~~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.~~

Article 5

I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis ~~à la consultation du public prévue~~ par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ~~cette consultation~~ ».

II. – La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le

Texte adopté par le Sénat

schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au 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 au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Alinéa sans modification

La commission d'enquête prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.

Alinéa supprimé

Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact et 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 du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

Alinéa supprimé

Article 5

I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

II. – Non modifié

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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.

Les décrets en Conseil d'État pris en application du même article L. 15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

Article 6

Le *a* de l'article L. 213-4 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« *a*) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :

« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :

« *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 ;

« *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 ;

« – 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. »

Texte adopté par le Sénat

Article 6

I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le *a* de l'article L. 213-4 est ainsi rédigé :

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« *i*) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;

« *ii*) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;

« *iii*) (nouveau) dans tous les cas, la date de renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé :

Alinéa sans modification

2° (nouveau) À l'article L. 212-2 et au dernier alinéa de l'article L. 212-2-1, les mots : « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelable ».

II (nouveau). – Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L. 212-2 du même code dans sa rédaction antérieure à la

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

TITRE II
ÉTABLISSEMENT PUBLIC
« SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

TITRE II
ÉTABLISSEMENT PUBLIC
« SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

présente loi.

[Division et intitulé sans modification]

Article 7

Article 7

I. – Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

I. – **Non modifié**

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.

II. – L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. À cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

II bis (nouveau). – Dans le respect des compétences reconnues au Syndicat des transports d'Île-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille également au maillage cohérent du territoire au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

III. – L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18.

L'établissement public « Société du Grand Paris »

IV (nouveau). – L'établissement public « Société du

Texte adopté par l'Assemblée nationale

peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption en application du III du présent article. Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial prévu à l'article 18, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si le contrat de développement territorial le prévoit. Dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », ~~ou dans les zones d'aménagement concerté prises à l'initiative de cette agence, le contrat de développement territorial prévu à l'article 18 peut prévoir~~ lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit les opérations d'aménagement ou de construction ~~identifiées dans le contrat~~. L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18. Il peut être associé à la préparation de ces contrats.

~~L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à sa mission définie au présent II.~~

~~III. L'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.~~

~~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.~~

Texte adopté par le Sénat

Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si ce contrat le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 250 mètres autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

Alinéa supprimé

III. – Alinéa supprimé

Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, la « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement.

Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, la « Société du Grand Paris » peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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.

~~L'établissement public peut exercer les missions d'intérêt général qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale soit directement, soit par l'intermédiaire de ses filiales. Dans ce dernier cas, l'établissement public conclut à cet effet une convention avec la filiale concernée.~~

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.

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, ~~de parlementaires, de représentants de la région d'Île de France et de chaque département de cette région, ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale~~ compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. ~~Ces représentants sont nommés~~ pour une durée de cinq ans renouvelable.

Les représentants de l'État constituent au moins la moitié

Texte adopté par le Sénat

construction.

V (nouveau). – L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à IV et nécessaire à la réalisation de sa mission principale.

VI (nouveau). – L'établissement public « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux II à V.

VII (nouveau). – Pour l'exercice de ses missions définies aux II à VI, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut conclure, à titre gratuit ou onéreux, des conventions de coopération ou de mandat avec des établissements publics de l'État. Les conventions ainsi conclues peuvent avoir pour objet la mise en œuvre des procédures de recrutement, de gestion et de rémunération de ses personnels ainsi que la mise en œuvre des procédures de passation, par elle, de contrats avec des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à ses besoins en matière de fournitures, de travaux ou de services.

Article 8

I. – Non modifié

II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. La nomination de ce dernier ne peut intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, et d'élus locaux nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.

Alinéa sans modification

Texte adopté par l'Assemblée nationale

des membres du conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.

~~À 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.~~

IV. – Supprimé

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.

Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu ~~au~~ ~~quatrième~~ alinéa du II de l'article 2 de la présente loi.

~~Ce comité désigne en son sein le représentant des communes ou des établissements publics visés au premier alinéa du présent V nommé au conseil de surveillance en application du III.~~

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris », le nombre, les conditions et les modalités de désignation des membres du conseil de surveillance et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également ~~dans quelles conditions il peut être dérogé, d'une part, à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public et, d'autre part, aux dispositions du code électoral relatives au régime des incompatibilités et plus particulièrement au~~

Texte adopté par le Sénat

Alinéa sans modification

Alinéa supprimé

IV. – L'établissement public « Société du Grand Paris » est soumis au contrôle économique et financier de l'État.

V. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ce comité comprend également deux députés et deux sénateurs désignés par leur assemblée respective ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.

Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu à l'avant-dernier alinéa du II de l'article 2 de la présente loi.

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

VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment la composition du conseil de surveillance, le nombre, les conditions et les modalités de désignation de ses membres, ainsi que les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également la composition et les modalités de fonctionnement du comité stratégique.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~chapitre IV du titre Ier du livre Ier, au chapitre IV du titre II du livre Ier, à la section 3 du chapitre Ier du titre IV du livre Ier et au chapitre III du titre IV du livre II du même code.~~

VII. – L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Société du Grand Paris ».

Article 9

L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :

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 ;

2° Les emprunts sur les marchés financiers ;

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

4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage

Texte adopté par le Sénat

VII. – **Non modifié**

VIII (nouveau). – Un décret du Premier ministre nomme un préfigurateur de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ce préfigurateur est compétent pour saisir, au nom de la « Société du Grand Paris », la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le décret de nomination fixe également les conditions dans lesquelles, en application de l'article 7, le préfigurateur peut conclure tout contrat, convention ou marché nécessaire au fonctionnement de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Les fonctions du préfigurateur cessent à compter de la publication du décret nommant le président du directoire et au plus tard le 30 septembre 2010.

Le préfigurateur rend compte au conseil de surveillance, au cours de sa première séance, des actes et décisions qu'il a pris.

Article 9

Alinéa sans modification

1° Les dotations en capital apportées par l'État :

1° *bis (nouveau)* Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;

2° **Sans modification**

3° **Sans modification**

4° Les produits de la cession, de l'occupation, de

Texte adopté par l'Assemblée nationale

ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;

5° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

6° Le produit des redevances et produits pour service rendu ;

7° Le produit de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;

8° Les dons et legs ;

9° Tous autres concours financiers.

Texte adopté par le Sénat

l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;

5° **Sans modification**

6° **Sans modification**

7° **Sans modification**

8° **Sans modification**

9° **Sans modification**

Article 9 bis (nouveau)

Le II de la section 7 du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la deuxième partie du livre I^{er} du code général des impôts est complété par un article 1530 bis ainsi rédigé :

« Art. 1530 bis. – I. – Il est institué une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant, sur le territoire de la région d'Île-de-France, des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris défini à l'article 2 de la loi n° _____ du _____ relative au Grand Paris. Cette taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique de ces projets.

« La taxe est affectée au budget de l'établissement public "Société du Grand Paris" créé par la loi n° _____ du _____ précitée.

« Pour le financement de ses projets d'infrastructures, la région d'Île-de-France peut également, sur délibération du conseil régional, instituer la taxe définie au premier alinéa sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas requise, d'une déclaration de projet. La taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration précitée. La taxe est affectée au budget du Syndicat des transports d'Île de France.

« II. – La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis, ainsi qu'aux droits relatifs à ces biens, et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État. Ce périmètre ne peut

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

s'éloigner de plus de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« 1° La première vente en l'état futur d'achèvement et la première vente après leur achèvement d'immeubles bâtis sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une première vente en l'état futur d'achèvement ;

« 2° Les ventes de terrains au titre desquelles la taxe sur la cession des terrains nus devenus constructibles prévue par l'article 1529 est due ;

« 3° Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

« 4° Les terrains et bâtiments vendus par les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ferroviaire ou guidé ;

« 5° (nouveau) Les cessions de biens qui ont été acquis postérieurement à la mise en service de l'équipement d'infrastructure concerné ;

« 6° (nouveau) Les terrains et bâtiments qui sont vendus à un organisme d'habitations à loyer modéré, à une société d'économie mixte gérant des logements sociaux, à l'association mentionnée à l'article L. 313-34 du code de la construction et de l'habitation, aux sociétés civiles immobilières dont cette association détient la majorité des parts pour les logements visés au 4° de l'article L. 351-2 du même code ou à un organisme bénéficiant de l'agrément relatif à la maîtrise d'ouvrage prévu à l'article L. 365-2 dudit code ;

« 7° (nouveau) Les terrains et bâtiments qui sont vendus à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale compétent ou à un établissement public foncier mentionné aux articles L. 321-1 et L. 324-1 du code de l'urbanisme en vue de leur cession à l'un des organismes mentionnés au 6° du présent II ; en cas de non respect de cette condition dans un délai d'un an à compter de l'acquisition des biens, la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent reverse à l'État ou à la région d'Île-de-France, selon le cas, le montant dû au titre du I ; ce délai est porté à trois ans pour les cessions réalisées par un établissement public foncier au profit de l'un des organismes mentionnés au 6°.

« III. – La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement obligatoire dans les conditions prévues par l'article 244 bis A.

« IV. – La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de cession défini à l'article 150 VA et, d'autre part, le prix d'acquisition défini à l'article 150 VB. Le prix d'acquisition, ainsi que les dépenses et frais retenus en majoration de ce prix, sont actualisés en fonction du dernier indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques à la date de l'acquisition du bien ou de la réalisation des dépenses.

« La plus-value calculée dans les conditions fixées au premier alinéa du présent IV est diminuée du montant de la plus value imposée en application des articles 150 U à 150 VH.

« Le taux de la taxe est de 15 % pour l'État et de 15 % pour la région d'Île de-France, sans que le montant total de ces taxes ne puisse excéder 5 % du prix de cession. En cas d'excédent, celui-ci s'impute, à parts égales, sur le produit de la taxe due à l'État et sur celui de la taxe due à la région d'Île-de-France.

« La taxe est exigible lors de chaque cession qui intervient dans le délai mentionné au I. Elle est due par le cédant.

« V. – Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 1529. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.

« VI. – La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 1529.

« VII. – Supprimé »

Article 9 ter (nouveau)

I. – Après l'article 1599 quater A du code général des impôts, il est inséré un article 1599 quater A bis ainsi rédigé :

« Art. 1599 quater A bis. – I. – L'imposition

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

forfaitaire mentionnée à l'article 1635-0 *quinquies* s'applique au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, pour des opérations de transport de voyageurs.

« II. – L'imposition forfaitaire est due chaque année par les personnes ou organismes qui sont propriétaires au 1^{er} janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

« III. – Le montant de l'imposition forfaitaire est établi pour chaque matériel roulant en fonction de sa nature et de son utilisation selon le barème suivant :

<u>« (En euros)</u>	
Catégorie de matériels roulants	Tarifs
<i>Méto</i> Motrice et remorque	12 260
<i>Autre matériel</i> Automotrice et motrice Remorque	23 000 4 800

« Les catégories de matériels roulants sont précisées par arrêté conjoint des ministres chargés du transport et du budget en fonction de leur capacité de traction, de captation de l'électricité, d'accueil de voyageurs et de leur performance.

« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1^{er} janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

« Lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, ce matériel est retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé principalement sur ces lignes.

« IV. – Le redevable de la taxe déclare, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

« Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de taxe foncière sur les propriétés bâties.

« V. – La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public "Société du Grand Paris" créé par la loi n° du relative au Grand Paris. Toutefois, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Île-de-France. »

II (nouveau). – 1. Au titre de 2010, le I s'applique aux matériels roulants dont les personnes ou organismes sont propriétaires au premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel intervient la date de publication de la présente loi et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59 151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île de France.

2. Au titre de 2010, le redevable de la taxe déclare, au plus tard le premier jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel intervient la date de publication de la présente loi, le nombre de matériels roulants par catégorie.

Articles 10 et 11

..... Conformes

TITRE III
RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Article 11 bis (nouveau)
La Société du Grand Paris est dissoute après épuisement des compétences conférées par le présent titre.

TITRE III
RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

[Division et intitulé sans modification]

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

Articles 12 à 15

..... Conformes

Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, ~~la mise à disposition~~ des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ~~et dessus~~ avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

Alinéa supprimé.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés 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 1^{er}

Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées au premier alinéa avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

Suppression maintenue

Alinéa sans modification

Texte adopté par l'Assemblée nationale

de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

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, ouvrages et installations ~~prévus au même I.~~

III. – ~~Après le deuxième~~ alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, ~~il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. ~~Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île de France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système~~

Texte adopté par le Sénat

Alinéa sans modification

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, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

III. – Le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

1° À la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives. » :

2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île de France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1^{er} janvier 2012. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~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, après consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »~~

**TITRE IV
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

Article 18

~~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.~~

Texte adopté par le Sénat

**TITRE IV
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

[Division et intitulé sans modification]

Article 18

I. – Des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} entre le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, qui jouent un rôle structurant, pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.

La région, le département concerné et le syndicat mixte « Paris-Métropole » sont consultés préalablement à la signature du contrat.

Les contrats définissent, dans le respect des principes

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.

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 au premier alinéa, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.

II. – Le contrat de développement territorial définit ~~des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements afin d'assurer, notamment, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat et une utilisation économe et équilibrée des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable. Le territoire d'une commune peut n'être que partiellement concerné par les objectifs du contrat de développement territorial.~~

Il en définit les modalités de mise en œuvre.

Texte adopté par le Sénat

énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles. Les objectifs fixés en matière de logement tiennent compte des programmes locaux de l'habitat.

Ces contrats font l'objet, préalablement à leur signature, d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. La décision d'ouverture de cette enquête intervient au plus tard :

– pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V de la présente loi, dans un délai de dix-huit mois à compter de sa publication :

– pour les autres communes, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Alinéa sans modification

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 aux cinquième et sixième alinéas, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.

II. – Le contrat de développement territorial définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés au troisième alinéa du I.

Il est procédé à l'établissement d'un diagnostic spécifique tenant compte de la situation locale en matière de logement et de logement social sur les territoires inclus dans le périmètre du contrat.

Au vu de ce diagnostic, le contrat précise le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé dont il dresse la liste, fixe le périmètre, et définit les bénéficiaires des droits de préemption institués dans ces zones.

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.

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.

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II du présent article, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble du territoire ainsi défini. Le bénéficiaire du

Texte adopté par le Sénat

Le contrat de développement territorial comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Alinéa sans modification

Il précise les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs visés au premier alinéa du présent II, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant.

Il présente les conditions générales de leur financement. Ce financement inclut :

– les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme ;

– la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.

L'autre moitié de ces excédents est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris » afin de financer le réseau de transport public du Grand Paris.

III. – Non modifié

Texte adopté par l'Assemblée nationale

droit de préemption à titre principal informe la collectivité territoriale et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai, fixé par le même article L. 213-2, à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption, est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

IV. – Le contrat de développement territorial ~~vaut~~ déclaration d'intérêt général des opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures ~~nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de ce contrat~~ pour l'application de l'article L. 300-6 du même code.

Si ces opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 141-1 2, L. 122-15 et L. 123-16 du même code.

~~V. – Les opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'un contrat de développement territorial peuvent constituer des projets d'intérêt général au sens de l'article L. 121-9 du même code.~~

VI. – Les règles de publicité et de communication définies aux articles L. 2121-24 et L. 2121-26 du code général des collectivités territoriales sont applicables aux contrats de développement territorial.

VII (*nouveau*). – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

Article 19

Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure, avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un

Texte adopté par le Sénat

IV. – Le contrat de développement territorial peut valoir déclaration d'intérêt général des actions ou opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures visés au sixième alinéa du II pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. Dans ce cas, le contrat précise les actions et opérations pour lesquelles il vaut déclaration d'intérêt général.

Si ces actions ou opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du même code. L'enquête publique visée au quatrième alinéa du I est organisée dans les conditions prévues par ces articles.

V. – **Supprimé**

VI. – **Non modifié**

VII. – **Non modifié**

Article 19

Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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 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.

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 du même article L. 302-5.

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.

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.

Texte adopté par le Sénat

la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision ou de modification du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.

Alinéa sans modification

TITRE IV *BIS*

DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

(Division et intitulé nouveaux)

Article 19 *bis*

Le chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par une

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Objectifs de construction de logements en Île-de-France

« Art. L. 302-13. – En Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1^{er} de la loi n° du relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région arrête, tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de leur saisine.

« Les programmes locaux de l'habitat tiennent compte des objectifs fixés au premier alinéa.

« Un bilan territoire par territoire de l'avancée de la réalisation des objectifs mentionnés au premier alinéa est présenté chaque année au comité régional de l'habitat. »

Article 19 ter (nouveau)

En Île-de-France, dans les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris doivent intégrer la réalisation de logements pour contribuer à l'atteinte des objectifs définis au même article L. 302-5.

TITRE V

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN
PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE
SUR LE PLATEAU DE SACLAY**

CHAPITRE I^{ER}

**Dispositions relatives à l'établissement public
de Paris-Saclay**

TITRE V

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN
PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE
SUR LE PLATEAU DE SACLAY**

CHAPITRE I^{ER}

**Dispositions relatives à l'établissement public
de Paris-Saclay**

[Divisions et intitulés sans modification]

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 20

Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé : « Établissement public de Paris-Saclay ».

Il a pour objet le développement et le rayonnement international du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay.

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.

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, de recherche, 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 ;

Texte adopté par le Sénat

Article 20

Alinéa sans modification

Il a pour objet l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international.

Alinéa sans modification

Article 21

Alinéa sans modification

À cet effet, il a notamment pour missions de :

1° Alinéa sans modification

2° Alinéa sans modification

3° Participer à la collecte de 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 ;

4° Alinéa sans modification

5° Fournir à ces organismes et entreprises qui en font la demande des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle, de création et de financement

Texte adopté par l'Assemblée nationale

6° Assurer des missions d'assistance aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;

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 ;

8° ~~Promouvoir~~ l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;

8° *bis (nouveau)* ~~Impulser~~ les synergies ~~entre~~ les acteurs du pôle scientifique et technologique, ~~afin de coordonner leurs interventions~~ respectives ;

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 ;

10° *(nouveau)* Encourager les partenariats avec les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national.

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.

Il peut, en dehors de son périmètre d'intervention, lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions,

Texte adopté par le Sénat

d'entreprises ;

6° Alinéa sans modification

7° Soutenir les initiatives de ces organismes et entreprises relatives à 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 ;

7° bis (nouveau) En concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements, favoriser la couverture en très haut débit du pôle scientifique et technologique ;

8° Contribuer à la promotion de l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;

8° *bis* Contribuer à soutenir les synergies développées par les acteurs du pôle scientifique et technologique et favoriser, à leur demande, la coordination de leurs initiatives respectives ;

9° En concertation avec les collectivités locales, les syndicats des eaux, la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, 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. Dès lors que des projets d'urbanisation affectent l'écoulement des eaux superficielles ou souterraines, l'établissement public de Paris-Saclay prend les mesures permettant le maintien de l'équilibre hydrographique du plateau de Saclay et des vallées concernées par l'écoulement des eaux du plateau ;

10° Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte adopté par l'Assemblée nationale

réaliser des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l'accord des communes intéressées, des 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 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 ;

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.~~

Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des

Texte adopté par le Sénat

Article 21 bis (nouveau)

Le Gouvernement présente au Parlement tous les trois ans un rapport présentant, en les justifiant, les prises de participation de l'établissement public de Paris-Saclay dans des entreprises, filiales, groupements ou organismes prévus à l'article 21.

Article 22

I. – **Alinéa sans modification**

1° Le collège des représentants de l'État, qui comprend un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris » désigné par le directoire de celui-ci ;

2° Le collège des représentants des communes du périmètre d'intervention de l'établissement, de leurs groupements, des départements de l'Essonne et des Yvelines et de la région d'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 ;

3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences et la réalisation de projets remarquables dans les domaines universitaire et scientifique ;

4° **Alinéa sans modification**

Le conseil d'administration comporte au plus dix-neuf membres, dont la moitié au moins est issue des premier et deuxième collèges.

Les troisième et quatrième collèges comptent chacun quatre représentants au conseil d'administration.

Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des

Texte adopté par l'Assemblée nationale

organisations syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. ~~Il peut être~~ saisi par le conseil d'administration ~~sur ses~~ projets.

II. – La durée du mandat de membre du conseil d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.

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, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Article 23 bis (nouveau)

Texte adopté par le Sénat

organisations professionnelles et syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Ce comité comprend un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective, ainsi qu'un représentant de la Ville de Paris et un représentant de chacun des départements de la région d'Île-de-France qui ne sont pas représentés au conseil d'administration. Ce comité est saisi, par le conseil d'administration, des projets concernant la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'établissement public, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il peut être saisi de tout autre sujet par le conseil d'administration, émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.

II. – **Non modifié**

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, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Pour cette nomination, il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.

Article 23 bis

..... **Conforme**

Article 24

L'établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources 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, ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères ;

Article 24

Alinéa sans modification

1° Les dotations en capital apportées par l'État :

1° bis (nouveau) Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportés par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que toutes personnes publiques ou privées

Texte adopté par l'Assemblée nationale

- 2° Le produit des redevances pour services rendus ;
- 3° Le produit de la cession des biens meubles et immeubles ;
- 4° Le produit des emprunts ;
- 5° Les dons et legs ;
- 6° Tous autres concours financiers.

Texte adopté par le Sénat

françaises ou étrangères ;

2° Alinéa sans modification

2° bis (nouveau) Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

3° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers;

3° bis (nouveau) Supprimé

4° Alinéa sans modification

5° Alinéa sans modification

6° Alinéa sans modification

Articles 25 et 26

Conformes

Article 27

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle de l'État, ~~y compris~~ sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ainsi que son régime financier et comptable.

CHAPITRE II

~~Dispositions spécifiques relatives à la mise en œuvre du pôle scientifique, technologique et agricole sur le plateau de Saclay~~

Article 28

Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme est complété par une section 3 ainsi rédigée :

Article 27

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle économique et financier de l'État, celles du contrôle de l'État sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ainsi que son régime financier et comptable.

CHAPITRE II

[Division sans modification]

Dispositions relatives au développement durable sur le plateau de Saclay

Article 28

Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} est complété par une section 3 ainsi rédigée :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« Section 3

« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay

« Art. L. 141-5. – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris après avis du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la chambre régionale d'agriculture, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et de l'Office national des forêts.

Cette zone comprend ~~environ~~ 2 300 hectares de terres agricoles.

Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public de Paris-Saclay définit les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection.

« 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 en Conseil d'État précité.

« ~~Les règles applicables à la zone de protection valent~~ servitude d'utilité publique et ~~sont~~ annexées aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent article pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

« ~~Art. L. 141-6. – Au sein de la zone de protection,~~

Texte adopté par le Sénat

« Section 3

« Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay

« Art. L. 141-5. – Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay et de la petite région agricole de ce plateau qui comprend les communes dont la liste figure à l'annexe A bis à la loi n° du relative au Grand Paris. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi n° du précitée, après avis du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural, de l'Office national des forêts et des associations agréées pour la protection de l'environnement présentes dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay.

« Cette zone comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées sur les communes figurant à l'annexe A bis précitée.

Alinéa sans modification

« La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. L'enquête porte également sur la ou les mises en compatibilité visées au dernier alinéa.

Alinéa sans modification

« L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

Alinéa sans modification

« Art. L. 141-6. – **Supprimé**

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~aucun changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles ou forestiers prévus au plan local d'urbanisme de chacune des communes intéressées ne peut intervenir sans autorisation des ministres chargés du développement durable et de l'agriculture et après avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.~~

~~« La poursuite de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement de mode 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 concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.~~

~~« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la chambre régionale d'agriculture.~~

~~« Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France et du Centre. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.~~

~~« Art. L. 141-9. – 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. »~~

Texte adopté par le Sénat

« Art. L. 141-7. – Sans modification

« Art. L. 141-8. – Alinéa sans modification

« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France.

Alinéa sans modification

« Art. L. 141-9. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;

2° (nouveau) Après le c de l'article L. 123-12, il est inséré un c bis ainsi rédigé :

« c bis) Sont manifestement contraires au programme d'action visé à l'article L. 141-8 ; ».

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 29

I. – Après l'article 1^{er}-4 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, il est inséré un article 1^{er}-5 ainsi rédigé :

« 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.

« 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.

« II. – Le comité syndical de l'établissement comprend des représentants de l'établissement public de Paris-Saclay, des départements de l'Essonne et des Yvelines et des communes ou de leurs groupements compétents en matière de transports en application des articles L. 2121-21, L. 2121-33 et L. 5711-1 du même code. Chaque membre est représenté dans le comité par un délégué.

« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont réparties entre les départements, les communes ou leurs groupements comme suit :

« 1° Chaque département dispose de trois voix ;

« 2° Chaque commune de 80 000 habitants et plus dispose de neuf voix ;

« 3° Chaque commune de 20 000 habitants et plus et de moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;

« 4° Chaque commune de moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;

« 5° Les établissements publics de coopération intercommunale portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

« Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical, à la majorité qualifiée des deux tiers.

« Les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement au prorata du nombre de voix

Texte adopté par le Sénat

Article 29

I. – Alinéa sans modification

« Art. 1-5. – I. – **Sans modification**

« II. – **Sans modification**

Texte adopté par l'Assemblée nationale

qu'ils détiennent.

« 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.

« Le syndicat mixte transmet ce plan au Syndicat des transports d'Île-de-France.

« Les deux parties disposent d'un délai de six mois à compter de cette transmission pour convenir des conditions d'application par le Syndicat des transports d'Île-de-France du plan local de transport, éventuellement modifié pour tenir compte des observations de ce dernier.

« 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.

« 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.

« 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.

« À l'expiration du délai mentionné au troisième alinéa ~~du présent III~~, les parties disposent d'un délai de six mois pour conclure cette convention.

« À défaut, le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France fixe les règles et mesures mentionnées au sixième alinéa. 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.

« IV. – Un décret en Conseil d'État fixe les modalités

Texte adopté par le Sénat

« III. – Le syndicat élabore un plan local de transport. Ce document porte sur les services réguliers et à la demande assurés 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

« À l'expiration du délai mentionné au troisième alinéa, les parties disposent d'un délai de six mois pour conclure cette convention.

Alinéa sans modification

« IV. – **Sans modification**

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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. »

II. - La liste figurant à l'annexe B de la présente loi est annexée à l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée.

Texte adopté par le Sénat

II. - **Non modifié**

III. (nouveau) – Le I entre en vigueur si le Syndicat des transports d'Île-de-France ne délègue pas, avant le 1^{er} juillet 2011, une partie de ses attributions afin d'assurer la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que des entreprises dans les communes visées à l'annexe B précitée.

A N N E X E A

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

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

A N N E X E A

Liste des communes incluses dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay

Non modifiée

Vélizy-Villacoublay
Versailles
La Verrière
Viroflay
Voisin-le-Bretonneux

ANNEXE A BIS

Liste des communes visées à l'article 28

(nouvelle)

Bièvres
Buc
Châteaufort
Gif-sur-Yvette
Guyancourt
Igny
Jouy-en-Josas
Les Loges-en-Josas
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Toussus-le-Noble
Vauhallan
Villiers-le-Bâcle

A N N E X E B

Liste des communes incluses dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte de transports du pôle scientifique et technologique de Saclay

Communes du département de l'Essonne :

Ballainvilliers
Bièvres
Bures-sur-Yvette
Champlan
Chilly-Mazarin
Épinay-sur-Orge
Gif-sur-Yvette
Gometz-le-Châtel
Igny
Linas
Longjumeau
Longpont-sur-Orge
Marcoussis
Massy
Morangis
Montlhéry
Nozay

A N N E X E B

Liste des communes incluses dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte de transports du pôle scientifique et technologique de Saclay

Non modifiée

Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan
Villebon-sur-Yvette
La-Ville-du-Bois
Villejust
Villiers-le-Bâcle
Wissous

Communes du département des Yvelines :

Bois-d'Arcy
Buc
Châteaufort
Le Chesnay
Élancourt
Fontenay-le-Fleury
Guyancourt
Jouy-en-Josas
Les-Loges-en-Josas
Magny-les-Hameaux
Montigny-le-Bretonneux
Rocquencourt
Saint-Cyr-l'École
Toussus-le-Noble
Trappes
Vélizy-Villacoublay
Versailles
La Verrière
Viroflay
Voisin-le-Bretonneux

En annexe au présent tableau comparatif figure l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

**ORDONNANCE N°59-151 DU 7 JANVIER 1959
RELATIVE À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE
VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE.**

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de l'intérieur et du ministre de la construction.

Vu la Constitution, et notamment son article 92 ;

Le conseil d'État entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Article 1^{er}

I.- Il est constitué entre la région d'Île-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne un établissement public chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France.

Cet établissement public, dénommé Syndicat des transports d'Île-de-France, est substitué au syndicat, de même dénomination, existant à la date prévue à l'article 42 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, dans l'ensemble de ses biens, droits et obligations à l'égard des tiers ainsi que dans toutes les délibérations, les contrats de travail et tous les actes de ce dernier.

L'ensemble des transferts prévus ci-dessus est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraires, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II.- Ce syndicat fixe, conformément aux règles de coordination des transports, les relations à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissement. Il est responsable de la politique tarifaire. Il concourt, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il favorise le transport des personnes à mobilité réduite. En outre, il peut organiser des services de transport à la demande.

Le syndicat est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et consulte à leur sujet, au moins une fois par an, le conseil interacadémique d'Île-de-France.

Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'État pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.

Par dérogation aux règles de coordination mentionnées au premier alinéa du présent II, l'exécution des services de transports scolaires, des services à la demande et des services de transport des personnes à mobilité réduite, ainsi que des transports publics fluviaux réguliers de personnes, est assurée soit en régie par une personne publique, soit par une entreprise ou une association ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

Sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat peut déléguer tout ou partie des attributions précitées, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements. Une convention prévoit les conditions de participation des parties au financement de ces services et les aménagements tarifaires applicables. Les départements de la région d'Île-de-France qui, en vertu du présent alinéa, bénéficieraient d'attributions déléguées par le syndicat en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord.

Le syndicat peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France.

III.- 1. Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.

Cette répartition peut être modifiée dans les conditions fixées au IV.

Ces contributions ont le caractère de dépenses obligatoires.

2. Les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par le syndicat.

IV.- Le syndicat est administré par un conseil composé de représentants des collectivités territoriales qui en sont membres, d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et d'un

représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Île-de-France au scrutin majoritaire à deux tours. La région d'Île-de-France dispose de la majorité des sièges. Le syndicat est présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France ou par un élu du conseil régional qu'il désigne parmi les membres du conseil d'administration de ce syndicat.

Une majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour :

- les délégations d'attributions relevant du syndicat ;
- les modifications de répartition des contributions des membres du syndicat ;
- les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.

Toutefois, avant le 1er janvier 2013, lorsqu'une délibération ayant pour effet, par la création de mesures nouvelles, d'accroître les charges de fonctionnement du syndicat a été adoptée dans les conditions prévues au cinquième alinéa, un ou plusieurs membres du conseil d'administration représentant au moins une des collectivités membres du syndicat, invoquant l'intérêt majeur de la collectivité qu'ils représentent, peuvent demander à ce qu'elle fasse l'objet d'une seconde délibération. Cette demande doit être confirmée par une délibération de l'assemblée délibérante d'au moins une des collectivités concernées, adoptée à la majorité des deux tiers de ses membres présents ou représentés lors de la prochaine réunion de cette assemblée délibérante qui suit la réunion du conseil d'administration au cours de laquelle la délibération contestée a été adoptée. Il est alors procédé à cette seconde délibération lors de la prochaine réunion du conseil d'administration du syndicat qui suit la réunion de l'assemblée délibérante au cours de laquelle la demande de seconde délibération a été confirmée.

Lorsqu'une décision est soumise à seconde délibération en application du sixième alinéa, la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés est requise pour son adoption définitive.

Le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France est entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat.

V.- Le contrôle de légalité et le contrôle budgétaire des actes du syndicat sont exercés par le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France.

Le syndicat est soumis à la première partie du livre II du code des juridictions financières.

VI.- Le comptable du syndicat est un comptable public nommé par le ministre chargé du budget.

VII.- Les statuts sont fixés et modifiés par décret en Conseil d'État après avis de la région et des départements d'Île-de-France. Cet avis est réputé donné à défaut de délibération du conseil général ou du conseil régional dans les deux mois de sa saisine.

Article 1-1

Les ressources du Syndicat des transports d'Île-de-France comprennent :

1° Les concours financiers des collectivités territoriales membres du syndicat ;

2° Le produit du versement destiné aux transports en commun perçu à l'intérieur de la région d'Île-de-France mentionné aux articles L. 2531-2 et suivants du code général des collectivités territoriales ;

3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du même code ;

4° Toutes autres contributions, subventions ou avances qui lui sont apportées par l'État et par les collectivités publiques ou par tout organisme public ou privé, notamment pour la mise en oeuvre de politiques d'aide à l'usage des transports collectifs au bénéfice de certaines catégories particulières d'usagers ;

5° Les produits de son domaine ;

6° Les redevances pour services rendus et produits divers ;

7° Une dotation forfaitaire indexée de l'État correspondant à la moyenne des dépenses actualisées exposées par l'État sur une période de trois ans précédant la transformation du syndicat, au titre du transport scolaire, des bourses de fréquentation scolaire, du financement des frais de premier établissement des services de transports réservés aux élèves, des frais de transports des élèves des écoles maternelles en zone rurale, du transport des élèves et étudiants gravement handicapés et des tarifications spécifiques consenties aux élèves et aux étudiants dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales ;

8° Le produit des emprunts ;

9° Les versements au titre du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée.

Article 1-2

Les charges résultant pour la région d'Île-de-France de l'application de l'article 1er jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 38 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donnent lieu à compensation.

A compter de 2006, le montant de cette compensation est égal au double de la contribution versée par la région d'Île-de-France au titre du premier semestre 2005 au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 1-3

Les charges nouvelles résultant de l'application de l'article 1er dans sa rédaction issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales sont compensées chaque année par l'État au bénéfice des collectivités territoriales intéressées dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3 du code général des collectivités territoriales.

Article 1-3-1

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1618-2 du code général des collectivités territoriales, le syndicat des transports d'Île-de-France peut placer en valeurs d'État ou en valeurs garanties par l'État les fonds provenant des ressources visées aux 2° et 3° de l'article 1^{er}-1.

Article 1-4

L'incidence financière des modifications de structure du barème des redevances d'infrastructures dues par la Société nationale des chemins de fer français à Réseau ferré de France au titre des services régionaux de voyageurs en Île-de-France organisés en 2004 par le Syndicat des transports d'Île-de-France est compensée par l'État aux collectivités territoriales intéressées à proportion de leur participation respective au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 2

La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

En dehors de la région d'Île-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs, dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Leur gestion est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe ; elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Île-de-France.

La Régie est administrée par un conseil dont le nombre des membres est fixé par décret et comprenant une représentation des collectivités locales.

Le statut de la régie est fixé par décret.

Les ressources de la régie sont constituées par :

- les recettes directes du trafic ;
- les contributions du syndicat ;
- dans des conditions fixées par décret, un concours financier de l'État en raison des charges de retraite supportées par la régie ;
- tous autres concours et subventions ;
- les autres produits liés aux biens affectés aux exploitations de la régie ou qu'elle acquiert ou construit ;
- les produits financiers ;
- les produits divers et ceux des activités connexes ou accessoires.

Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités locales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit.

Article 2-1

Il est créé un comité des partenaires du transport public en Île-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Île-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Il est composé de représentants :

- des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires ;
- des associations d'usagers des transports collectifs ;
- des collectivités ou, s'il y a lieu, de leurs groupements participant au financement des services de transport de voyageurs en Île-de-France et non membres du syndicat.

Un membre du comité des partenaires désigné en son sein participe, à titre consultatif, au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement.

Article 3

Les décrets prévus dans la présente ordonnance sont pris sur le rapport du ministre des transports, du ministre de l'économie et des finances et du ministre de l'intérieur.

Article 4

- Les conventions passées pour l'exécution de la présente ordonnance sont enregistrées au droit fixe.

Article 5

L'activité voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français en Île-de-France doit être identifiée dans les comptes d'exploitation lors de la rédaction des conventions avec le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Article 6

La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

TEXTE ÉLABORÉ PAR LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

Article 1^{er}

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

TITRE I^{ER}

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

Article 2

I. - 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, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Île-de-France.

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de la loi n° du relative au Grand Paris. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. - Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;

- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;

- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;

- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy Charles-de-Gaulle – Chessy Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly ;

- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;

- la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit.

Le schéma d'ensemble est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

III. - La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place de ce réseau.

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

IV. - Sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats, la construction de la liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle et Paris, prévue par le paragraphe V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ne donne lieu à aucune subvention de l'État.

Article 2 bis

(Suppression maintenue)

Article 3

I. - Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Île-de-France, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° du relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public (CNDP) met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la CNDP qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. - Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment :

- les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi ;
- l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au regard du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France ;
- l'estimation du coût et les modes de financement envisagés ;
- les prévisions de trafic ;
- l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire ;
- le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

III. - Dès publication de la décision prévue au dernier alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de

l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'association des maires d'Île-de-France, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

IV. - Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat.

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, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public.

VI. - *(Suppression maintenue)*

VII. - Aucune irrégularité au regard des I à V ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

VIII. - La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris ».

VIII *bis*. - L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article.

IX. - La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île de France, dénommé « Arc express », et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du IX.

La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à « Arc express » visée au premier alinéa.

Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.

X. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

Article 4

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

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au 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 au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.

La commission d'enquête prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.

Le dossier d'enquête publique comprend une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatives aux grands projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact et 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 du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

Article 5

I. - La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

II. - La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

Les décrets en Conseil d'État pris en application du même article L. 15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

Article 6

I. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le *a* de l'article L. 213-4 est ainsi rédigé :

« *a*) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :

« - pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :

« *i*) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;

« *ii*) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;

« *iii*) dans tous les cas, la date du dernier renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;

« - 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, révisant ou modifiant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ; »

2° À l'article L. 212-2 et au dernier alinéa de l'article L. 212-2-1, les mots : « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelable ».

II. - Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L. 212-2 du même code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

TITRE II

ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

Article 7

I. - Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

II. - L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. À cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

II *bis*. - Sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille

également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

III. - L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18.

IV. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si ce contrat le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris.

Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, l'établissement public « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement.

Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction.

V. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à IV.

VI. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux II à V.

VII. - Pour l'exercice de ses compétences définies aux II à VI, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut conclure, à titre gratuit

ou onéreux, des conventions de coopération ou de mandat avec des établissements publics de l'État. Les conventions ainsi conclues peuvent avoir pour objet la mise en œuvre des procédures de recrutement, de gestion et de rémunération de ses personnels ainsi que la mise en œuvre des procédures de passation de contrats avec des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à ses besoins en matière de fournitures, de travaux ou de services.

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.

II. - Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. La nomination de ce dernier ne peut intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

III. - Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État et d'élus des collectivités territoriales nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.

Les représentants de l'État constituent au moins la moitié des membres du conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.

IV. - L'établissement public « Société du Grand Paris » est soumis au contrôle économique et financier de l'État.

V. - Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ce comité comprend également deux députés et deux sénateurs désignés par leur assemblée respective ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.

Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu à l'avant-dernier alinéa du II de l'article 2 de la présente loi.

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

VI. - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment la composition du

conseil de surveillance, le nombre, les conditions et les modalités de désignation de ses membres, ainsi que les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer à des décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également la composition et les modalités de fonctionnement du comité stratégique.

VII. - L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Société du Grand Paris. »

VIII. - Un décret du Premier ministre nomme un préfigurateur de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ce préfigurateur est compétent pour saisir, au nom de cet établissement, la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le décret de nomination fixe également les conditions dans lesquelles, en application de l'article 7, le préfigurateur peut conclure tout contrat, convention ou marché nécessaire au fonctionnement de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Les fonctions du préfigurateur cessent à compter de la publication du décret nommant le président du directoire et au plus tard le 30 septembre 2010.

Le préfigurateur rend compte au conseil de surveillance, au cours de sa première séance, des actes et décisions qu'il a pris.

Article 9

L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :

1° Les dotations en capital apportées par l'État ;

1° *bis* Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;

2° Les emprunts sur les marchés financiers ;

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

4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;

5° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

6° Les produits des redevances et produits pour service rendu ;

7° Les produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;

8° Les dons et legs ;

9° Tous autres concours financiers.

Article 9 bis

Le titre III de la deuxième partie du livre I^{er} du code général des impôts est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V.

– « Taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région d'Île-de-France

« *Art. 1635 ter A. - I.* - Il est institué une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant, sur le territoire de la région d'Île-de-France, des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris défini à l'article 2 de la loi n° du relative au Grand Paris. Cette taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique de ces projets.

« La taxe est affectée au budget de l'établissement public " Société du Grand Paris " créé par la loi n° du précitée.

« Pour le financement de ses projets d'infrastructures, la région d'Île-de-France peut également, sur délibération du conseil régional, instituer la taxe définie au premier alinéa sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructure de transport collectif en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas requise, d'une déclaration de projet. La taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de l'une des déclarations précitées. La taxe est affectée au budget du Syndicat des transports d'Île-de-France.

« II. - La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis, ainsi qu'aux droits relatifs à ces biens, et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État ou, lorsque la taxe est instituée sur

délibération du conseil régional, par la région d'Île-de-France. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« 1° La première vente en l'état futur d'achèvement et la première vente après leur achèvement d'immeubles bâtis sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une première vente en l'état futur d'achèvement ;

« 2° Les ventes de terrains au titre desquelles la taxe sur la cession des terrains nus devenus constructibles prévue par l'article 1529 est due ;

« 3° Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

« 4° Les terrains et bâtiments vendus par les gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs ferroviaires ou guidés, dès lors que les produits de ces cessions sont affectés à des travaux ou aménagements en lien direct avec la mise en œuvre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 ;

« 5° Les cessions de biens qui ont été acquis postérieurement à la mise en service de l'équipement d'infrastructure concerné ;

« 6° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à un organisme d'habitations à loyer modéré, à une société d'économie mixte gérant des logements sociaux, à l'association mentionnée à l'article L. 313-34 du code de la construction et de l'habitation, aux sociétés civiles immobilières dont cette association détient la majorité des parts pour les logements visés au 4° de l'article L. 351-2 du même code ou à un organisme bénéficiant de l'agrément relatif à la maîtrise d'ouvrage prévu à l'article L. 365-2 dudit code ;

« 7° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale compétent ou à un établissement public foncier mentionné aux articles L. 321-1 et L. 324-1 du code de l'urbanisme en vue de leur cession à l'un des organismes mentionnés au 6° du présent II ; en cas de non respect de cette condition dans un délai d'un an à compter de l'acquisition des biens, la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent reverse à l'État ou à la région d'Île-de-France, selon le cas, le montant dû au titre du I ; ce délai est porté à trois ans pour les cessions réalisées par un établissement public foncier au profit de l'un des organismes mentionnés au 6°.

« III. - La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement dans les conditions prévues par l'article 244 *bis* A.

« IV. - La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de cession défini à l'article 150 VA et, d'autre part, le prix d'acquisition défini à l'article 150 VB. Le prix d'acquisition, ainsi que les dépenses et frais retenus en majoration de ce prix, sont actualisés en fonction du dernier indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques à la date de l'acquisition du bien ou de la réalisation des dépenses.

« La plus-value calculée dans les conditions fixées au premier alinéa du présent IV est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des articles 150 U à 150 VH.

« Le taux de la taxe est de 15 % pour l'État et de 15 % pour la région d'Île-de-France lorsque la cession porte sur des biens ou droits relatifs à ces biens mentionnés au II entièrement situés à une distance de moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée. Au-delà de cette distance, et lorsque la cession porte sur des biens ou droits relatifs à ces biens mentionnés au II entièrement situés à une distance de moins de 1 200 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée, le taux de la taxe est de 7,5 % pour l'État et de 7,5 % pour la région d'Île-de-France. Le montant total de ces taxes ne peut excéder 5 % du prix de cession. En cas d'excédent, celui-ci s'impute, à parts égales, sur le produit de la taxe due à l'État et sur celui de la taxe due à la région d'Île-de-France.

« La taxe est exigible lors de chaque cession qui intervient dans le délai mentionné au I. Elle est due par le cédant.

« V. - Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 150 VG. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.

« VI. - La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 150 VG.

« VII. - La délibération du conseil régional d'Île-de-France prévue au troisième alinéa du I est notifiée aux services fiscaux au plus tard le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle la délibération est intervenue. À défaut, la taxe n'est pas due. »

Article 9 ter

I. - Après l'article 1599 *quater* A du code général des impôts, il est inséré un article 1599 *quater* A *bis* ainsi rédigé :

« Art. 1599 *quater* A *bis*. - I. - L'imposition forfaitaire mentionnée à l'article 1635-0 *quinquies* s'applique au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, pour des opérations de transport de voyageurs.

« II. - L'imposition forfaitaire est due chaque année par les personnes ou organismes qui sont propriétaires au 1^{er} janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas dudit article 2.

« III. - Le montant de l'imposition forfaitaire est établi pour chaque matériel roulant en fonction de sa nature et de son utilisation selon le barème suivant :

« (En
euros)

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

« Les catégories de matériels roulants sont précisées par arrêté conjoint des ministres chargés du transport et du budget en fonction de leur capacité de traction, de captation de l'électricité, d'accueil de voyageurs et de leur performance.

« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1^{er} janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

« Lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas dudit article 2, ce matériel est

retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé principalement sur ces lignes.

« IV. - Le redevable de l'imposition déclare, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1^{er} mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie.

« Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de taxe foncière sur les propriétés bâties.

« V. - La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public " Société du Grand Paris " créé par la loi n° du relative au Grand Paris. Toutefois, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Île-de-France. »

II. - 1. Au titre de 2010, le I s'applique aux matériels roulants dont les personnes ou organismes sont propriétaires au premier jour du deuxième mois suivant celui de la publication de la présente loi et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées au premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

2. Au titre de 2010, le redevable de l'imposition déclare, au plus tard le premier jour du quatrième mois suivant celui de la date de publication de la présente loi, le nombre de matériels roulants par catégorie.

.....
Article 11 bis

L'établissement public « Société du Grand Paris » est dissout après qu'il a épuisé les compétences conférées par le présent titre.

TITRE III
RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

.....
Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en

application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. Le contrat comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées au premier alinéa avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17

I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés 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 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

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 concernés.

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, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

III. - Le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

1° À la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives, » ;

2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1^{er} janvier 2012. Ces documents 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. »

TITRE IV

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Article 18

I. - Des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1^{er} entre le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.

La région, le département concerné, l'association des maires d'Île-de-France et le syndicat mixte « Paris-Métropole » sont consultés préalablement à la signature du contrat.

Les contrats définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Ces contrats font l'objet, préalablement à leur signature, d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. La décision d'ouverture de cette enquête intervient au plus tard :

- pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V de la présente loi, dans un délai de dix-huit mois à compter de sa publication ;

- pour les autres communes, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.

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 aux cinquième et sixième alinéas, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.

II. - Le contrat de développement territorial définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés au troisième alinéa du I.

Il est procédé à l'établissement d'un diagnostic spécifique tenant compte de la situation locale en matière de logement et de logement social sur les territoires inclus dans le périmètre du contrat.

Au vu de ce diagnostic, le contrat précise le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser. Ces objectifs quantitatifs ne peuvent être inférieurs à ceux prévus dans le cadre du programme local de l'habitat.

Le contrat de développement territorial comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé dont il dresse la liste, fixe le périmètre, et définit les bénéficiaires des droits de préemption institués dans ces zones.

Il précise les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs visés au troisième alinéa du I, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant.

Il présente les conditions générales de leur financement. Ce financement inclut :

- les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme ;

- la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.

L'autre moitié de ces excédents est versée à parts égales au Syndicat des transports d'Île-de-France et à l'établissement public « Société du Grand Paris » afin de financer le réseau de transport public du Grand Paris.

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.

Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II du présent article, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble du territoire ainsi défini. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité territoriale et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai fixé par le même article L. 213-2 à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.

IV. - Le contrat de développement territorial peut valoir déclaration de projet des actions ou opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures visés au sixième alinéa du II pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme. Dans ce cas, le contrat précise les actions et opérations pour lesquelles il vaut déclaration de l'intérêt général.

Si ces actions ou opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du même code. L'enquête publique visée au quatrième alinéa du I est organisée dans les conditions prévues par ces articles.

V. - *(Suppression maintenue)*

VI. - Les règles de publicité et de communication définies aux articles L. 2121-24 et L. 2121-26 du code général des collectivités territoriales sont applicables aux contrats de développement territorial.

VII. - Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

Article 19

Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision ou de modification 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 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.

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 du même article L. 302-5.

Le contrat précise les conditions selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l'issue de la procédure de révision ou de modification du document d'urbanisme 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.

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.

TITRE IV BIS
DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

Article 19 bis

Le chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Objectifs de construction de logements en Île-de-France

« Art. L. 302-13. - En région d'Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1^{er} de la loi n° du relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région définit, tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur saisine.

« Les programmes locaux de l'habitat tiennent compte des objectifs fixés au premier alinéa.

« Un bilan territoire par territoire de l'avancée de la réalisation des objectifs mentionnés au premier alinéa est présenté chaque année au comité régional de l'habitat. »

Article 19 ter

En région d'Île-de-France, dans les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris doivent intégrer la réalisation de logements pour contribuer à l'atteinte des objectifs définis au même article L. 302-5.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CRÉATION D'UN PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY

CHAPITRE I^{ER}

Dispositions relatives à l'établissement public de Paris-Saclay

Article 20

Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé : « Établissement public de Paris-Saclay ».

Il a pour objet l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international.

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.

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 missions 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° Participer à la collecte de 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 ;

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 qui en font la demande 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 aux pouvoirs adjudicateurs d'opérations immobilières ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;

7° Soutenir les initiatives de ces organismes et entreprises relatives à 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 ;

7° *bis* En concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements, favoriser la couverture par des réseaux de communications électroniques en très haut débit du pôle scientifique et technologique ;

8° Contribuer à la promotion de l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;

8° *bis* Contribuer à soutenir les synergies développées par les acteurs du pôle scientifique et technologique et favoriser, à leur demande, la coordination de leurs initiatives respectives ;

9° En concertation avec les collectivités territoriales, les syndicats des eaux, la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural de l'Île-de-France 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. Dès lors que des projets d'urbanisation affectent l'écoulement des eaux superficielles ou souterraines, l'établissement public de Paris-Saclay prend les mesures permettant le maintien de l'équilibre hydrographique du plateau de Saclay et des vallées concernées par l'écoulement des eaux du plateau ;

10° Encourager les partenariats avec les collectivités territoriales ou leurs groupements, les organismes d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que les entreprises des secteurs d'activité concernés sur l'ensemble du territoire national.

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.

Il peut, en dehors de son périmètre d'intervention, lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions, réaliser des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l'accord des communes intéressées, des opérations d'aménagement et d'équipement urbain.

Article 21 bis

Le Gouvernement remet au Parlement tous les trois ans un rapport présentant, en les justifiant, les prises de participation de l'établissement public de Paris-Saclay dans des entreprises, filiales, groupements ou organismes prévus à l'article 21.

Article 22

I. - L'établissement est administré par un conseil d'administration composé de quatre collèges :

1° Le collège des représentants de l'État, qui comprend un représentant de l'établissement public « Société du Grand Paris » désigné par le directoire de celui-ci ;

2° Le collège des représentants des communes du périmètre d'intervention de l'établissement, de leurs groupements, des départements de l'Essonne et des Yvelines et de la région d'Île-de-France. La perte du 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 ;

3° Le collège des personnalités choisies en raison de leurs compétences et de la réalisation de projets remarquables 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.

Le conseil d'administration comporte au plus vingt-et-un membres. Les représentants des premier et deuxième collèges en détiennent la majorité.

Les troisième et quatrième collèges comptent chacun quatre représentants au conseil d'administration.

Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations professionnelles et syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Ce comité comprend un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective, ainsi qu'un représentant de la Ville de Paris et un représentant de chacun des départements de la région d'Île-de-France qui ne sont pas représentés au conseil d'administration. Ce comité est saisi, par le conseil d'administration, des projets concernant la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'établissement public, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il peut être saisi de tout autre sujet par le conseil d'administration, émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.

II. - La durée du mandat de membre du conseil d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.

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, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Pour cette nomination, il peut être dérogé à l'article 7 de la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.

.....

Article 24

L'établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :

1° Les dotations en capital apportées par l'État ;

1° *bis* Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères ;

2° Les produits des redevances pour services rendus ;

2° *bis* Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

3° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;

3° *bis* (*Suppression maintenue*)

4° Les produits des emprunts ;

5° Les dons et legs ;

6° Tous autres concours financiers.

.....

Article 27

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les règles d'organisation et de fonctionnement de l'établissement, les modalités d'exercice de sa tutelle et du contrôle économique et financier de l'État, celles du contrôle de l'État sur ses filiales, les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement chargé de sa surveillance peut s'opposer

aux délibérations du conseil d'administration de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales ainsi que son régime financier et comptable.

CHAPITRE II

Dispositions relatives au développement durable sur le plateau de Saclay

Article 28

Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Zone de protection naturelle, agricole et forestière
du plateau de Saclay

« Art. L. 141-5. - Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay et de la petite région agricole de ce plateau qui comprend les communes dont la liste figure à l'annexe A *bis* à la loi n° du relative au Grand Paris. Cette zone, non urbanisable, est délimitée par décret en Conseil d'État, pris dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi n° du précitée, après avis du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines, des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents situés dans le périmètre de l'opération d'intérêt national, ainsi que de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, de la société d'aménagement foncier et d'établissement rural de l'Île-de-France, de l'Office national des forêts et des associations agréées pour la protection de l'environnement présentes dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay.

« Cette zone comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées sur les communes figurant à l'annexe A *bis* précitée.

« Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'établissement public de Paris-Saclay définit les secteurs indispensables au développement du pôle scientifique et technologique. Ces secteurs ne peuvent être inclus dans la zone de protection.

« La zone est délimitée après enquête publique conduite dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement. L'enquête porte également sur la ou les mises en compatibilité visées au dernier alinéa.

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol est annexée au décret en Conseil d'État précité.

« L'interdiction d'urbaniser dans la zone de protection vaut servitude d'utilité publique et est annexée aux plans locaux d'urbanisme des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

« Les communes intéressées disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent article pour mettre en compatibilité leur plan local d'urbanisme.

« Art. L. 141-6. - (*Suppression maintenue*)

« 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 concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

« Lorsqu'il concerne la gestion agricole, le programme d'action est établi après consultation de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France.

«Lorsqu'il concerne la gestion forestière, le programme d'action est établi en accord avec l'Office national des forêts et le centre régional de la propriété forestière d'Île-de-France et du Centre. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées élaborés en application du code forestier sont adaptés, si nécessaire, en fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

« Art. L. 141-9. - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;

2° Après le *c* de l'article L. 123-12, il est inséré un *c* bis ainsi rédigé :

« *c bis*) Sont manifestement contraires au programme d'action visé à l'article L. 141-8 ; ».

Article 29

I. - Après l'article 1^{er}-4 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, il est inséré un article 1^{er}-5 ainsi rédigé :

« *Art. 1er-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.

« 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.

« 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, désignés en application des articles L. 2121-21, L. 2121-33 et L. 5711-1 du même code. Chaque membre est représenté dans le comité par un délégué.

« L'établissement public de Paris-Saclay dispose de 40 % des voix. Le quotient ainsi obtenu est, s'il y a lieu, arrondi à l'unité supérieure pour attribuer à l'établissement un nombre entier de voix. Les autres voix sont réparties entre les départements, les communes ou leurs groupements comme suit :

« 1° Chaque département dispose de trois voix ;

« 2° Chaque commune de 80 000 habitants et plus dispose de neuf voix ;

« 3° Chaque commune de 20 000 habitants et plus et de moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;

« 4° Chaque commune de moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;

« 5° Les établissements publics de coopération intercommunale disposent des voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

« Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres du comité syndical, à la majorité qualifiée des deux tiers.

« Les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement au prorata du nombre de voix qu'ils détiennent.

« III. - Le syndicat élabore un plan local de transport. Ce document porte sur les services réguliers et à la demande assurés 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 liaisons à desservir, la nature des services et les programmes d'investissements nécessaires. Il est approuvé à la majorité qualifiée des deux tiers.

« Le syndicat mixte transmet ce plan au Syndicat des transports d'Île-de-France.

« Les deux parties disposent d'un délai de six mois à compter de cette transmission pour convenir des conditions d'application par le Syndicat des

transports d'Île-de-France du plan local de transport, éventuellement modifié pour tenir compte des observations de ce dernier.

« 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.

« 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.

« 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 sont 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.

« À l'expiration du délai mentionné au troisième alinéa du présent III, les parties disposent d'un délai de six mois pour conclure cette convention.

« À défaut, le représentant de l'État dans la région d'Île-de-France fixe les règles et mesures mentionnées au sixième alinéa. 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.

« 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. »

II. - La liste figurant à l'annexe B à la présente loi est annexée à l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

III. - Le I entre en vigueur le 1^{er} juillet 2011, sauf si le Syndicat des transports d'Île-de-France a délégué une partie de ses attributions afin d'assurer la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche ainsi que des entreprises dans les communes visées à l'annexe B précitée.

ANNEXE A
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
Montlhéry
Nozay
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan
Villebon-sur-Yvette
La-Ville-du-Bois

Villejust

Villiers-le-Bâcle

Wissous

Communes du département des Yvelines :

Bois-d'Arcy

Buc

Châteaufort

Le Chesnay

Élancourt

Fontenay-le-Fleury

Guyancourt

Jouy-en-Josas

Les-Loges-en-Josas

Magny-les-Hameaux

Montigny-le-Bretonneux

Rocquencourt

Saint-Cyr-l'École

Toussus-le-Noble

Trappes

Vélizy-Villacoublay

Versailles

La Verrière

Viroflay

Voisins-le-Bretonneux

ANNEXE A BIS

LISTE DES COMMUNES VISÉES À L'ARTICLE 28

Bièvres
Buc
Châteaufort
Gif-sur-Yvette
Guyancourt
Igny
Jouy-en-Josas
Les Loges-en-Josas
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Toussus-le-Noble
Vauhallan
Villiers-le-Bâcle

ANNEXE B

**LISTE DES COMMUNES INCLUSES
DANS LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION
DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORTS DU PÔLE
SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE SACLAY**

Communes du département de l'Essonne :

Ballainvilliers
Bièvres
Bures-sur-Yvette
Champlan
Chilly-Mazarin
Épinay-sur-Orge
Gif-sur-Yvette
Gometz-le-Châtel
Igny
Linas
Longjumeau
Longpont-sur-Orge
Marcoussis
Massy
Morangis
Montlhéry
Nozay
Orsay
Palaiseau
Saclay
Saint-Aubin
Saulx-les-Chartreux
Les Ulis
Vauhallan

Villebon-sur-Yvette

La-Ville-du-Bois

Villejust

Villiers-le-Bâcle

Wissous

Communes du département des Yvelines :

Bois-d'Arcy

Buc

Châteaufort

Le Chesnay

Élancourt

Fontenay-le-Fleury

Guyancourt

Jouy-en-Josas

Les-Loges-en-Josas

Magny-les-Hameaux

Montigny-le-Bretonneux

Rocquencourt

Saint-Cyr-l'École

Toussus-le-Noble

Trappes

Vélizy-Villacoublay

Versailles

La Verrière

Viroflay

Voisins-le-Bretonneux