



N° 3448

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 mai 2011

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI, adoptée par le Sénat, *visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France* (n° 3298),

PAR M. YVES ALBARELLO,

Député.

Voir les numéros :

Sénat : 299, 364 et T.A. 90 (2010-2011)

Assemblée nationale : 3298 rect.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I — UNE SITUATION DE BLOCAGE NÉE DU TÉLESCOPAGE DE PLUSIEURS DÉMARCHES	7
II — LA MISE À L'ARRÊT DE PROJETS PORTEURS D'AVENIR	9
III.— LA « SOLUTION LÉGISLATIVE » : UN DISPOSITIF DÉROGATOIRE, TRANSITOIRE ET ÉQUILIBRÉ	11
CONCLUSION	12
TRAVAUX DE LA COMMISSION	13
I.- DISCUSSION GÉNÉRALE	13
II. – EXAMEN DES ARTICLES	22
<i>Article premier</i> : Compatibilité des documents d'urbanisme avec les dispositions du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi relative au Grand Paris / Procédure de mise en révision du SDRIF	22
<i>Article 2</i> : Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).....	24
TABLEAU COMPARATIF	25
ANNEXE - PROTOCOLE D'ACCORD DU 26 JANVIER 2011 ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE	29

MESDAMES, MESSIEURS,

Le chapitre D du protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France du 26 janvier 2011 ⁽¹⁾ s'intitule : « **Mise en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France** » et il dispose les quatre alinéas suivants :

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

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF ⁽²⁾, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet de SDRIF adopté par le Conseil régionale d'Île-de-France et avec la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

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

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

Adoptée à une quasi unanimité par le Sénat le 30 mars dernier, la présente proposition de loi constitue la « solution législative » à laquelle s'étaient engagées les parties au protocole. Votre Rapporteur est heureux de constater que ce texte d'initiative parlementaire, défendu à l'origine par un groupe d'opposition, a finalement recueilli un large consensus.

(1) cf. annexe au présent rapport

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

A l'Assemblée nationale, du fait de l'encombrement du calendrier parlementaire et de la nécessité, compte tenu du caractère dérogatoire et urgent du texte, de voir le processus législatif aboutir rapidement, votre Rapporteur a été contraint de l'examiner dans des délais très courts puisque la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire s'en est saisie le 18 mai dernier.

Cependant, en tant que co-rapporteur, avec Mme Annick Lepetit, députée de Paris, de la mission d'information de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la mise en application de la loi relative au Grand Paris, il a été sensibilisé de longue date à la problématique du « blocage du SDRIF » et les principaux acteurs intéressés ont été auditionnés dans le cadre de cette mission, qu'il s'agisse du ministre de la ville, chargé du Grand Paris, du président de la Région d'Île-de-France, des présidents du conseil de surveillance et du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), du président de la RATP, de la directrice générale du STIF ou des présidents de conseils généraux.

Avant d'examiner plus avant le dispositif soumis à la représentation nationale, il est important d'insister sur le fait que ce dossier n'intéresse pas seulement les Franciliens : avec un PIB de près de 550 milliards d'euros, l'Île-de-France est la première région d'Europe – même si les inégalités y sont présentes – et elle procure près du tiers de la richesse nationale. Dès lors, tout ce qui entrave son développement économique est mauvais pour l'économie du pays, mauvais pour l'emploi et mauvais pour les Français.

En tant que législateur, il est de notre devoir de ne pas laisser perdurer des situations qui retardent, par blocage juridique ou administratif, la réalisation de projets porteurs d'avenir dont l'impact excède largement les limites de l'Île-de-France.



Le présent rapport tend à répondre à trois questions principales :

- pourquoi le SDRIF de 2008 est-il « bloqué » ?
- quelles sont les conséquences de cette situation pour les collectivités franciliennes ?
- comment libérer les projets qui pâtissent de cet état de fait ?

I — UNE SITUATION DE BLOCAGE NÉE DU TÉLESCOPAGE DE PLUSIEURS DÉMARCHES

Alors que la révision du schéma directeur de la région Île-de-France de 1994 était en voie de finalisation, le Président de la République a souhaité donner un nouvel élan au développement de la région capitale⁽¹⁾ en créant un secrétariat d'État dédié et en lançant le processus parlementaire d'adoption de la loi relative au Grand Paris. Dans les faits, les deux démarches se sont donc télescopées.

L'adoption de la loi relative au Grand Paris, au début de l'été 2010, a fait bouger les lignes : il ne pouvait plus être question de valider un SDRIF ne tenant pas compte de l'un des projets le plus importants déployés pour l'aménagement de l'Île-de-France depuis le dix-neuvième siècle, après ceux des présidents de Gaulle et Pompidou.

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

Depuis l'automne dernier, la situation s'est donc trouvée déséquilibrée avec :

– d'une part, la loi relative au Grand Paris, définitivement adoptée et validée par le Conseil constitutionnel, qui s'applique selon le calendrier décidé par le Parlement⁽²⁾ (constitution de la Société du Grand Paris et de l'établissement de Paris-Saclay, lancement des débats publics, préparation de l'acte motivé sur le tracé et les gares préparatoire au schéma d'ensemble sur le réseau de transport public du Grand Paris, discussion des contrats de développement territorial, etc.) ;

– d'autre part, un SDRIF de 2008 dont l'existence juridique ne reste que virtuelle et sur lequel les collectivités franciliennes ne peuvent pas s'appuyer pour conduire leurs opérations d'aménagement, au motif, précisément, que le schéma directeur ne pouvait pas, pour des raisons évidentes de chronologie, se conformer à une loi qui n'existait pas encore au moment de son adoption.

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

(2) Au cours des auditions menées dans le cadre de la mission de contrôle sur la mise en application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, votre Rapporteur a pu constater que le calendrier fixé dans la loi avait été strictement respecté, notamment pour ce qui concerne les deux débats publics simultanés – « Réseau de transport public du Grand Paris » et « Arc express » – qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU SDRIF ADOPTÉ LE 25 SEPTEMBRE 2008

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

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

II — LA MISE À L'ARRÊT DE PROJETS PORTEURS D'AVENIR

Les conséquences de cette situation sont paradoxales. En effet, ce n'est pas par défaut de planification que certaines opérations d'aménagement se trouvent différées mais à cause de la superposition de documents d'orientation dont la compatibilité n'est pas encore acquise juridiquement, alors même qu'elle le serait dans les faits.

Ainsi, une collectivité territoriale peut se voir empêchée de modifier son document d'urbanisme (SCOT, PLU, carte communale...) au motif que son projet ne prend pas en compte la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, quand bien même ce projet serait-il compatible avec le SDRIF de 2008, lui-même non validé au plan juridique... On voit qu'il n'est que temps de débrouiller ce qui était en train de se transformer en véritable imbroglio juridique !

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

On comprend qu'il était urgent de sortir de cette impasse, qui n'est en rien liée à la qualité des projets présentés mais à un enchevêtrement de normes manifestement contraire à l'intérêt général.

Au titre des projets retardés par cette situation, on peut citer parmi bien d'autres :

- le projet « Village nature » en Seine et Marne ;
- le développement d'une zone d'activité au niveau de l'échangeur de l'autoroute A 11 de Boinville-le-Gaillard dans les Yvelines ;
- le projet de gare de fret à proximité de la plateforme de Roissy dans le Val-d'Oise ;
- l'aménagement du Plateau de Vert le Grand dans l'Essonne.

LISTE INDICATIVE DES PROJETS DIFFÉRÉS

Secteur bloqué aussi bien dans le SDRIF de 1994 que dans le projet de SDRIF de 2008	Secteurs classés en espaces naturels dans le SDRIF de 1994 mais ouverts à l'urbanisation dans le projet de SDRIF de 2008	Emprises foncières réservées dans le SDRIF 1994 pour des projets routiers aujourd'hui abandonnés
Aérodrome de Brétigny-sur-Orge (91)	Plateau de Vert le Grand (91)	A103 entre Bobigny et Marne-la-Vallée
	Aérodrome Melun-Villaroche (77)	Liaison A104/RN104
	Zone d'activité de la Brosse-Montceaux (77)	A16 (entre l'A1 et le BIP)
	Secteur entre le sud de la plate-forme de Roissy et Mitry-Compans (77)	A126 entre Saclay et Saint-Cyr l'École
	Projet de gare fret : options à l'ouest et au sud de la plateforme de Roissy (95)	Réalisation du barreau C6 (doublement de la RN20 dans l'Essone)
	Extension de la zone d'activité du Val Bréon (77)	Réalisation d'un boulevard intercommunal entre A6 et RN6 (91)
	Plaine de Montjean : espace classé en espace paysager au SDRIF de 1994 alors que, dans le cadre de l'OIN, un projet d'écoquartier serait envisagé. (94)	
	Développement d'une zone d'activité au niveau de l'échangeur de l'A11 à Boinville-le-Gaillard (78)	
	La Minière (78)	
	Projet Village Nature (77)	

Le recensement opéré par les services de l'État indique que l'essentiel des projets potentiellement bloqués par l'absence de révision du SDRIF de 1994 se situent dans les départements de grande couronne. Cela s'explique par le fait que ce sont ces départements qui accueillent la plus grande part des nouvelles franges d'urbanisation indispensables au développement économique de la région.

S'agissant des emprises mises en réserve pour des projets routiers aujourd'hui abandonnés, il convient de noter qu'il s'agit de parcelles foncières importantes et situées en proche couronne, à même de constituer un gisement foncier d'intérêt majeur. En première analyse, il semble que les départements des Hauts-de-Seine et de Paris ne soient pas directement concernés par le dispositif de la proposition de loi.

III.— LA « SOLUTION LÉGISLATIVE » : UN DISPOSITIF DÉROGATOIRE, TRANSITOIRE ET ÉQUILIBRÉ

Découlant du débat public simultané entre les projets « Réseau de transport public du Grand Paris » et « Arc express », débat réintroduit à la demande expresse de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale lors de l'examen de la loi relative au Grand Paris, un protocole d'accord a été conclu entre l'État et la Région le 26 janvier dernier. Aux termes de ce protocole, une disposition législative devait intervenir et tel est l'objet de la présente proposition de loi, proposée à l'origine par Mme la sénatrice Nicole Bricq et adoptée à une quasi unanimité par le Sénat, il y a six semaines.

L'objet principal du texte est de permettre, **à titre dérogatoire et pour une durée limitée**, une application anticipée de **celles des dispositions** du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi sur le Grand Paris, afin que puissent se réaliser les projets actuellement bloqués par le schéma directeur de 1994.

En parallèle, la proposition de loi institue une procédure dérogatoire pour la révision du SDRIF : ouverte par le décret en Conseil d'État relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, lequel est destiné à préciser le tracé et la localisation des gares et devrait intervenir au début de l'été 2011, elle sera close **au plus tard le 31 décembre 2013**.

L'inscription d'une date butoir provient d'un amendement adopté par la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, à l'initiative de son rapporteur, M. Dominique Braye. Le fait de circonscrire dans le temps le champ d'application de la proposition de loi vise un double objectif :

- accélérer la révision du SDRIF afin que les collectivités territoriales disposent sous deux ans d'un cadre juridique stabilisé ;
- affirmer le caractère exceptionnel et dérogatoire d'un dispositif qui ne doit être considéré que comme transitoire.

La date du 31 décembre 2013 est ambitieuse mais réaliste, compte tenu du fait que la nouvelle mise en révision bénéficiera du travail important accompli entre 2006 et 2008 pour la préparation du projet de SDRIF de 2008. Par comparaison, il s'est écoulé trois ans entre la publication du décret ouvrant la procédure de révision du SDRIF de 1994, le 31 août 2005, et l'approbation par le Conseil régional du nouveau projet de SDRIF, le 25 septembre 2008. Si certains délais sont incompressibles – recueil des avis, enquête publique –, les autres étapes peuvent être raccourcies – ateliers thématiques et territoriaux, conférence, états généraux – eu égard à l'actualité des travaux réalisés en 2006 et 2007.

CONCLUSION

Votre Rapporteur considère qu'il est indispensable d'accélérer le processus législatif qui permettra aux collectivités franciliennes de libérer leurs projets. Ces projets, souvent ambitieux, sont essentiels pour leur développement, pour leur rayonnement économique et culturel, pour l'emploi, et, par conséquent, pour l'ensemble de notre pays.

Il ne saurait être question de rester dépendants d'une situation de blocage juridique où n'intervient du reste aucun jugement de valeur sur la qualité des contributions respectives : il ne s'agit pas en effet de dire que la loi sur le Grand Paris est « meilleure » que le SDRIF ou d'attribuer à tel ou tel le mérite de porter la vision la plus ambitieuse pour le développement du territoire d'intérêt capital que constitue l'Île-de-France.

Aussi vous invite-t-il à adopter cette proposition de loi dans le texte du Sénat, au terme d'un vote conforme, de manière à ce qu'il puisse trouver à s'appliquer le plus rapidement possible.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.- DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président Serge Grouard. L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de loi, adoptée par le Sénat le 30 mars dernier, visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France (n° 3298).

Nous avons proposé le 11 mai dernier à M. Yves Albarello d'être le rapporteur de cette proposition de loi et je le remercie d'avoir accepté.

Je précise qu'aucun amendement n'a été déposé sur le texte.

M. Yves Albarello, rapporteur. Je souhaite rappeler que notre commission a une grande part dans l'accord historique intervenu le 26 janvier dernier. En effet, lors de la réunion de la CMP consacrée au projet de loi relatif au Grand Paris, votre rapporteur a obtenu que l'on revienne sur une disposition que le Sénat avait introduite par amendement et qui visait à mettre un terme au débat public sur l'*Arc Express*. Une fois ce point de blocage levé, la négociation est redevenue possible et je n'ai pas manqué de le rappeler au ministre chargé du dossier.

Cette précision étant faite, je tiens à remercier le président Serge Grouard de m'avoir proposé d'être le rapporteur de ce texte court et technique mais indispensable, qui intervient un an après l'adoption de la loi sur le Grand Paris dont j'ai eu l'honneur d'être également le rapporteur. Les délais excessivement courts – j'ai été nommé la semaine dernière – dans lesquels nous nous sommes saisis de cette proposition de loi ne m'ont pas permis de travailler autrement que dans l'urgence. Je dois cependant préciser qu'en tant que co-rapporteur, avec Annick Lepetit – dont je salue au passage la forte implication et l'esprit très constructif –, de la mission d'information sur l'application de la loi relative au Grand Paris, nous avons été sensibilisés depuis longtemps à la problématique du « blocage » du SDRIF – schéma d'aménagement de l'Île-de-France. Nous avons d'ailleurs déjà auditionné tous les acteurs intéressés : le Gouvernement, le président du conseil régional, les présidents du conseil de surveillance et du directoire de la Société du Grand Paris – SGP –, la directrice générale du syndicat des transports d'Île-de-France – STIF –, le président de la RATP, etc.

À ce stade de nos débats, je souhaite répondre aussi clairement que possible à trois questions successives. Premièrement, pourquoi le SDRIF de 2008 est-il « bloqué » ? Deuxièmement, quelles sont les conséquences de cette situation ? Troisièmement, de quelles solutions disposons-nous pour que les collectivités franciliennes ne soient plus pénalisées dans la conduite de leurs projets d'aménagement ?

Permettez-moi d'insister au préalable sur le fait que ce dossier n'intéresse pas seulement les élus franciliens : avec un PIB de près de 550 milliards d'euros, l'Île-de-France est la première région d'Europe – même si des inégalités y existent – et elle procure près du tiers de la richesse nationale. Dès lors, tout ce qui entrave son développement économique est mauvais pour l'économie du pays, mauvais pour l'emploi et mauvais pour les Français. En tant que législateurs, notre devoir est de ne pas laisser perdurer des situations qui retardent, par blocage juridique ou administratif, la réalisation de projets porteurs d'avenir dont l'impact excède largement les limites de l'Île-de-France.

Première question : pourquoi le SDRIF de 2008 est-il bloqué ?

Alors que la révision du schéma directeur de 1994 était en voie de finalisation, le Président de la République a souhaité donner un nouvel élan au développement de la région capitale en créant un secrétariat d'État dédié et en lançant le processus parlementaire d'adoption de la loi relative au Grand Paris. Dans les faits, les deux démarches se sont donc télescopées.

L'adoption de la loi relative au Grand Paris, au début de l'été 2010, a fait bouger les lignes : il ne pouvait plus être question de valider un SDRIF n'intégrant pas le projet le plus important que l'on ait déployé pour l'aménagement de l'Île-de-France depuis le XIXe siècle, et qui vient opportunément compléter et amplifier les réformes lancées par le général de Gaulle et par Georges Pompidou dans les années 1960. Du point de vue de la maîtrise de la dépense publique, il aurait été irresponsable de laisser la Région et l'État développer des projets concurrents et pas forcément complémentaires. Il faut en effet savoir que l'engagement financier de l'État est de l'ordre de 20 milliards d'euros et celui de la région, au titre notamment de son plan de mobilisation pour les transports, d'une douzaine de milliards.

Depuis l'automne dernier, la situation est donc fortement déséquilibrée avec, d'une part, la loi relative au Grand Paris, définitivement adoptée et validée par le Conseil constitutionnel et qui trouve à s'appliquer selon le calendrier décidé par le Parlement – constitution de la Société du Grand Paris et de l'établissement de Paris-Saclay, lancement des débats publics, préparation de l'acte motivé sur le tracé des gares préparatoire au schéma d'ensemble sur le réseau de transport public du Grand Paris, etc. ; d'autre part, un SDRIF de 2008 dont l'existence juridique ne reste que virtuelle et sur lequel les collectivités franciliennes ne peuvent pas s'appuyer pour conduire leurs opérations d'aménagement, au motif, précisément, que le schéma directeur ne pouvait pas, pour des raisons évidentes de chronologie, se conformer à une loi qui n'existait pas encore au moment de son adoption.

Deuxième question : quelles sont les conséquences de cette situation ?

Elles sont paradoxales. En effet, ce n'est pas par manque de planification que certaines opérations d'aménagement se trouvent différées, mais à cause de la

superposition de documents d'orientation dont la compatibilité n'est pas encore acquise juridiquement, alors même qu'elle le serait dans les faits.

Ainsi, une collectivité locale peut se voir interdire de modifier un document d'urbanisme tel que le schéma de cohérence territoriale – SCOT –, le plan local d'urbanisme –PLU– ou la carte communale au motif que son projet ne prend pas en compte la loi relative au Grand Paris, quand bien même ce projet serait compatible avec le SDRIF de 2008, lui-même non validé au plan juridique... Il est grand temps, on le voit, de débrouiller ce qui est en train de devenir un véritable imbroglio juridique !

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

Il était urgent de sortir de cette impasse qui n'est en rien liée à la qualité des projets présentés mais à un enchevêtrement de normes devenues manifestement contraire à l'intérêt général.

Au titre des projets retardés par cette situation, on peut citer, parmi bien d'autres, le projet Village nature en Seine-et-Marne, le développement d'une zone d'activité au niveau de l'échangeur de l'autoroute A11 de Boinville-le-Gaillard dans les Yvelines, le projet de gare de fret à proximité de la plateforme de Roissy dans le Val-d'Oise, ou encore l'aménagement du plateau de Vert-le-Grand dans l'Essonne.

Troisième question : quelles solutions proposons-nous pour que les collectivités franciliennes ne soient plus pénalisées ?

Découlant des deux débats publics simultanés sur les projets « Réseau de transport public du Grand Paris » et « Arc Express » – le second ayant été réintroduit à la demande expresse de notre commission lors de l'examen de la loi relative au Grand Paris –, un protocole d'accord a été conclu entre l'État et la région le 26 janvier dernier. Aux termes de ce protocole, une disposition législative devait intervenir pour surmonter la situation de blocage que je viens de décrire. Tel est l'objet de la présente proposition de loi, proposée à l'origine par Mme la sénatrice Nicole Bricq et adoptée à une quasi-unanimité par le Sénat il y a six semaines.

L'objet essentiel du texte est de permettre, à titre dérogatoire et pour une durée limitée, une application anticipée de celles des dispositions du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi relative au Grand Paris, afin que puissent se réaliser les projets actuellement bloqués par le schéma directeur de 1994 mais compatibles avec le SDRIF de 2008.

En parallèle, la proposition de loi institue pour la révision du SDRIF une procédure dérogatoire mais adaptée à la situation présente : ouverte par le décret en Conseil d'État relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris – lequel est destiné à préciser le tracé des lignes et la localisation des gares et devrait intervenir dans les prochaines semaines –, elle sera close au plus tard le 31 décembre 2013.

Le texte qui nous est soumis comporte deux articles d'inégale importance.

L'article 1er, le plus important, se décompose en trois paragraphes.

Le premier pose le principe selon lequel les révisions des documents d'urbanisme ne sont pas illégales du seul fait de leur incompatibilité avec le SDRIF de 1994, sous réserve de leur compatibilité avec celui de 2008 et avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il convient de noter que cette disposition ne vaut pas validation législative du SDRIF de 2008, possibilité que le Conseil d'État a explicitement écartée, notamment dans son avis du 27 octobre 2010.

Le paragraphe II tend à faire échec à toute tentative, de la part d'une collectivité, de faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial – CDT –, lesquels constituent une pièce maîtresse de la loi relative au Grand Paris. Pilotés par le préfet de région, dix-sept CDT sont actuellement en cours de discussion et plusieurs devraient être conclus dans les tout prochains mois.

Le paragraphe III vise à relancer la procédure de révision du SDRIF « mise à l'arrêt » par l'avis du Conseil d'État. Il dispose en outre que la révision porte au moins sur la mise en œuvre du décret relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et sur celle des contrats de développement territorial.

Votre rapporteur vous invite à adopter cet article dans le texte voté par le Sénat, car le dispositif proposé réalise un bon équilibre entre l'objectif consistant à donner de la souplesse aux collectivités territoriale dans la conduite de leurs projets et celui visant à encadrer la dérogation ainsi créée, tant dans le temps, en fixant son terme au 31 décembre 2013, que dans l'application des procédures, avec des mécanismes d'arbitrage appropriés confiés au président du conseil régional et au préfet de région.

Introduit par un amendement en séance publique au Sénat, l'article 2 tend à réparer un oubli de la loi Grenelle II afin de ne pas pénaliser les collectivités territoriales – d'Île-de-France et d'ailleurs – engagées dans la démarche de constitution d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager – ZPPAUP –, devenue aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine – AVAP. Bien que cette disposition puisse apparaître comme un peu éloignée de l'objet principal de la présente proposition de loi, votre rapporteur vous propose d'adopter cet article en l'état, d'une part, pour ne pas retarder le

processus législatif, d'autre part, parce que la réparation de cet oubli semble utile s'agissant d'un sujet qui n'a déjà suscité que trop de controverses.

Monsieur le président, mes chers collègues, nous avons le devoir d'accélérer le processus législatif qui permettra aux collectivités franciliennes de libérer leurs projets. Ces projets, souvent ambitieux, sont indispensables à leur développement, à leur rayonnement économique et culturel, à leur politique de l'emploi. Ils sont par conséquent essentiels pour l'ensemble de notre pays.

Nous n'avons pas le droit de rester prisonniers de cette situation, d'autant que la qualité des contributions respectives n'est nullement en cause : il ne s'agit pas de dire que la loi relative au Grand Paris est meilleure que le SDRIF ou d'attribuer à tel ou tel le mérite de porter la vision la plus ambitieuse pour le développement du territoire d'intérêt majeur que constitue l'Île-de-France.

C'est pourquoi je vous demande d'adopter cette proposition de loi dans le texte du Sénat, au terme d'un vote conforme, de manière à ce qu'il puisse trouver à s'appliquer dès le mois prochain.

M. le président Serge Grouard. Merci pour ces explications très claires sur un sujet qui ne l'est pas totalement.

M. Yanick Paternotte. Comme le souligne le rapporteur, ce texte permet de tenir compte de la loi relative au Grand Paris dans le nouveau SDRIF et met fin à un cycle d'incertitudes pour les collectivités d'Île-de-France. Je me félicite que nous soyons parvenus à cette conclusion heureuse dans des délais raisonnables.

Une incertitude continue de peser sur les contrats de développement territorial, dont la géométrie n'est pas encore connue et dont les projets ne sont pas forcément définis. Il est bon de se donner un peu de temps, sachant que la loi relative au Grand Paris, sous cet aspect, prévaut quelque peu sur le SDRIF. L'arbitrage concernant l'harmonisation de ces contrats relève d'un autre débat. L'objectif quantitatif et fléchi de la loi relative au Grand Paris en matière de nombre de logements est plus difficile à gérer que l'objectif fixé à l'origine par le SDRIF, qui était à la fois qualitatif et quantitatif et ne précisait pas les localisations.

Bref, je me réjouis de l'adoption de cette loi « cadre », conformément à l'accord intervenu entre l'État et la région. Pour les communes concernées par un contrat de développement territorial, l'aventure continue et les élus continueront de souffrir dans les mois et les années qui viennent !

Bien entendu, le groupe UMP se prononce pour un vote conforme de ce texte.

Mme Annick Lepetit. Si nous devons aujourd'hui légiférer dans l'urgence, c'est avant tout pour corriger l'erreur grossière que le Gouvernement a commise.

Le schéma directeur de la région Île-de-France est issu d'une large concertation et d'un travail de fond accompli tant par la région que les conseils généraux. Or le Premier ministre, auquel ce travail a été remis en 2008, en a bloqué la transmission au Conseil d'État. En 2009, lors de la discussion du projet de loi relatif au Grand Paris, nous n'avons eu de cesse de demander au Gouvernement de débloquent la situation. Nous avons mis en lumière les risques juridiques que le texte faisait courir à tous les projets d'urbanisme des collectivités locales et aux projets de l'État lui-même pour ce qui est du Grand Paris. À l'époque, la majorité semblait préférer attendre la tenue des élections régionales avant d'agir !

M. Yanick Paternotte. C'est inutilement provocateur !

Mme Annick Lepetit. Non, il s'agit seulement de mettre les points sur les i !

Une fois Jean-Paul Huchon réélu pour six ans, ce blocage n'avait plus lieu d'être. M. Fillon a donc transmis le texte au Conseil d'État, lequel ne valida pas le projet car il ne le jugea pas conforme à la loi relative au Grand Paris qui lui était pourtant postérieure.

Bref, nous ne serions pas dans cette situation si le Gouvernement n'avait pas bloqué le SDRIF pendant deux ans.

Pour autant, cette proposition de loi, rédigée par Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste du Sénat et adoptée à la quasi-unanimité par la Haute assemblée, permet de sortir de ce casse-tête juridique, comme l'a bien montré le rapporteur. Le principe de ce texte figurait du reste dans le protocole passé entre l'État et la région le 26 janvier dernier au sujet du Grand Paris et de l'*Arc Express*. L'objectif est de créer un dispositif dérogatoire autorisant une application anticipée du projet de SDRIF adopté en 2008 par le conseil régional. Les collectivités pourront ainsi mettre en œuvre leurs projets d'aménagement même s'ils ne correspondent pas au précédent SDRIF de 1994 et dans la mesure où ils ne contrarient pas les dispositions de la loi relative au Grand Paris.

Il est exact, Monsieur Paternotte, que la procédure ne sera pas simple pour les élus locaux : chaque projet devra être transmis pour avis au président du conseil régional et pour décision au préfet de région.

Le paragraphe III de l'article premier prévoit également la mise en révision du SDRIF à la date d'entrée en vigueur du décret approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. L'acte motivé détaillant le futur tracé de l'emplacement des gares devant être validé par le conseil de surveillance de la SGP le 26 mai prochain, ce décret en Conseil d'État devrait être pris au cours du mois de juillet.

Les députés socialistes soutiennent la démarche pragmatique de leurs collègues du Sénat. Dans un souci d'efficacité et pour parvenir à un vote conforme, nous ne déposerons pas d'amendements. Cela dit, nous resterons vigilants car ce texte ne règle pas tous les problèmes que soulève la loi relative au Grand Paris. En particulier, je ne suis toujours pas convaincue de l'utilité de la création de la Société du Grand Paris. Mais sans doute aurons-nous l'occasion d'y revenir.

M. Martial Saddier. En tant que député de la République française élu dans un territoire éloigné de Paris, je suggère au rapporteur de déposer un amendement pour retrancher le verbe « faciliter » du titre de la proposition de loi. J'ai toujours voté les projets concernant la région capitale et je suis intervenu à plusieurs reprises pour dire que j'en étais fier, mais, franchement, quel contraste avec la situation vécue par les territoires qui ne sont pas en région parisienne et auxquels, c'est peu de le dire, on ne facilite guère la vie ! Je vous renvoie aux contraintes qui nous sont imposées dans le domaine hydraulique, à celles que l'on nous prépare s'agissant des zones d'avalanches – une réécriture complète de la doctrine en prenant pour hypothèse que le réchauffement climatique sera quinze fois plus sévère, ce qui ne repose sur aucune base scientifique –, à celles qui découlent de la trame verte et de la trame bleue, ou encore aux problèmes relatifs à l'intervention des associations de résidents secondaires.

Le préfet auditionné tout à l'heure a indiqué que l'on consacrait un montant moyen d'un million d'euros pour la tenue de douze réunions publiques à Paris. Il aurait pu s'abstenir d'ajouter que cela ne coûtait pas cher. Là encore, quel contraste !

M. Daniel Goldberg. À elle seule, la rédaction du premier alinéa de la proposition de loi montre bien que le blocage n'est pas juridique mais politique. Force est de reconnaître la forme de chantage exercé par l'exécutif pour bloquer l'adoption du nouveau SDRIF tant que la question du financement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris n'était pas posée.

Bien sûr, nous voterons ce texte et je salue la démarche louable de notre rapporteur. Rappelons toutefois que l'intention du Gouvernement de l'époque et de son ministre de l'intérieur, Charles Pasqua, était de confier à la région, alors dirigée par la majorité, et aux collectivités territoriales franciliennes le soin de décider des choix d'aménagement de l'Île-de-France. Forte de ce principe, la région a engagé de 2004 à 2007, avec les collectivités territoriales et le Gouvernement, la révision du SDRIF, dont le premier projet fut adopté en février 2007. C'est après l'élection présidentielle de 2007 que l'ensemble du processus a été gelé.

Par ailleurs, le II de l'article premier précise que l'on ne pourra réviser les SCOT et les PLU que si cela ne fait pas obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial. Alors que la logique voudrait que les documents de planification urbaine définissent le champ dans lequel sont passés les CDT,

puisque ceux-ci ne concernent qu'une partie des réalisations, on se retrouve dans un schéma inverse ! La question est de savoir quelle est l'instance décisionnelle qui est en charge du bien commun à l'échelle du territoire.

Les CDT ne concerneront ni toutes les communes ni tout le territoire de l'Île-de-France, alors que le schéma directeur indiquait par des pastilles les priorités d'urbanisation selon les zones. Ma crainte est donc que l'on ne passe d'une vision globale – celle que le groupe SRC réclame depuis le début de la discussion du projet de loi relatif au Grand Paris – à une vision parcellaire du territoire.

M. Yanick Paternotte. Je regrette ces propos, car il n'est jamais bon de vouloir refaire l'histoire.

Avant 2007, au moins trois départements s'étaient prononcés, avec de solides arguments, contre le projet de schéma présenté par la région. Il est donc faux de prétendre qu'il existait un consensus et de faire du Gouvernement le seul responsable du blocage.

En outre, de nombreux élus, à droite comme à gauche, trouvaient que le document proposé manquait d'ambition et de souffle, et qu'il éludait des thèmes essentiels pour la région Île-de-France. Je le sais pour avoir participé aux débats en tant que premier vice-président du conseil général et président de l'Union des maires du Val-d'Oise.

L'État doit jouer un rôle de stratège et de régulateur à l'égard de la région capitale. Il est donc logique qu'il ait refusé de valider un document peu consensuel et qui laissait en suspens un certain nombre de problèmes. Il ne faut y voir aucune arrière-pensée, d'autant que la même politique a été poursuivie après 2007. Il est donc indigne de nous chercher querelle sur ce point.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je m'en tiendrai aux aspects législatifs et constitutionnels.

Tout d'abord, l'État a été un acteur de l'élaboration du SDRIF, puisque toutes les préfectures y ont participé à travers la procédure du porté à connaissance.

Ensuite, il appartenait à l'assemblée délibérante régionale, détentrice de la compétence législative, de valider le schéma directeur, indépendamment des volontés des conseils généraux.

Enfin, l'État avait non pas la faculté, mais l'obligation de transmettre le document au Conseil d'État, quitte à exprimer ses réserves à cette occasion. Le Conseil d'État aurait dû se prononcer sur la validité du schéma en tenant compte de l'ensemble du dossier, y compris les observations de l'État et des conseils généraux opposés au projet. Les choses ne se sont pourtant pas passées ainsi : en refusant de transmettre le projet, l'État a failli à ses obligations.

Je considère par ailleurs que ce dispositif législatif entame les compétences constitutionnellement reconnues à la région. Il pourrait, demain, constituer un précédent pour remettre en cause la délibération d'un conseil général ou régional. C'est un véritable problème de fond, sans doute plus important que le débat sur les circonstances ayant amené le dépôt de la proposition de loi.

Nous attendons donc du Gouvernement qu'il confirme le caractère exceptionnel de ce dispositif, lequel ne doit pas porter atteinte aux compétences des assemblées délibérantes. Dans le cas contraire, on risquerait de mettre à bas tout l'édifice de la décentralisation construit par les majorités successives.

M. le rapporteur. Il serait compliqué, Monsieur Saddier, de modifier l'intitulé de la proposition de loi, à moins de remettre en cause la possibilité d'un vote conforme. J'ajoute que l'Île-de-France est la seule région de France à disposer d'un schéma directeur.

Pour ma part, j'ai participé à l'élaboration du SDRIF, et j'ai obtenu pour certaines parcelles de mon département les pastilles symbolisant les zones ouvertes à l'urbanisation. Elles ne seront pas toutes remises en question. L'objectif du régime dérogatoire est de permettre l'urbanisation dans les zones définies à l'époque par le document de planification, tout en tenant compte de la loi sur le Grand Paris et des contrats de développement urbain, avec lesquels ce document entre en conflit. Mais il s'agit clairement d'une dérogation. Je m'engage d'ailleurs, monsieur Le Bouillonnet, à ce que le ministre réponde à votre question en séance publique.

Nous nous situons dans la suite logique de l'accord historique. Si l'Assemblée se prononce par un vote conforme à la fin du mois, ce sera une première pour la Commission du développement durable. C'est pourquoi je me réjouis qu'elle s'apprête à suivre les conclusions de son rapporteur !

M. le président Serge Grouard. La proposition de loi est inscrite pour un examen en séance publique le 30 mai, mais l'ordre du jour étant très chargé, je m'attends plutôt à ce que le vote survienne le 31 mai.

II. – EXAMEN DES ARTICLES

La commission procède à l'examen des articles de la proposition de loi.

Article premier

Compatibilité des documents d'urbanisme avec les dispositions du SDRIF de 2008 qui ne sont pas contraires à la loi relative au Grand Paris / Procédure de mise en révision du SDRIF

Le texte se décline en deux articles d'inégale importance. L'article premier est le plus important et il se décompose en trois paragraphes :

– **le paragraphe I** pose le principe selon lequel les révisions des documents d'urbanisme ne sont pas illégales du seul fait de leur incompatibilité avec le SDRIF de 1994, sous réserve de leur compatibilité avec celui de 2008 **et** avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il convient de noter que cette disposition ne vaut pas validation législative du SDRIF de 2008, possibilité que le Conseil d'État a explicitement écartée, notamment dans son avis du 27 octobre 2010.

– **le paragraphe II** tend à faire échec à toute tentative, par une collectivité, de faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial (CDT), lesquels constituent une pièce maîtresse de la loi sur le Grand Paris. Pilotés par le Préfet de Région, dix-sept CDT sont actuellement en cours de discussion et certains devraient être conclus dans les tout prochains mois.

– **le paragraphe III** vise à relancer la procédure de révision du SDRIF «mise à l'arrêt» par l'avis du Conseil d'État. Il dispose en outre que la révision porte au moins sur la mise en œuvre du décret relatif au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial.

LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

A ce jour, les territoires prioritaires de contractualisation identifiés sont les suivants :

- **Paris, Le Bourget**, au carrefour des flux Roissy-Paris et de l'axe Est-Ouest : développement centré sur l'aviation d'affaire, le tourisme d'affaire et la formation aux métiers de l'aérien ;
- **La Défense** : cité financière regroupant les activités et services financiers à haute valeur ajoutée (conseils, services informatiques, etc.) ;
- **l'Est Parisien et la Cité Descartes** : *cluster* de réputation mondiale sur le développement urbain durable ;
- **l'Est de la Seine-Saint-Denis** (Clichy-Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay) : territoire de 230 000 habitants à replacer dans le fonctionnement métropolitain, par la redynamisation du tissu urbain, le désenclavement des quartiers et l'amélioration de l'accès aux pôles d'emplois du Bourget, de Roissy et de la Cité Descartes ;
- **la Plaine Saint-Denis-Pleyel** : carrefour stratégique accueillant la future gare TGV internationale et un *cluster* sur les industries de la création, les métiers de l'image et les formations techniques de haut niveau ;
- **Roissy-Villepinte-Tremblay** : pôle dédié aux échanges internationaux et au développement industriel de la logistique ;
- **Plateau de Saclay** : *cluster* scientifique et technologique ;
- **le Sud de Paris** : territoire de la santé et des biotechnologies ;
- **territoire de Confluence** : territoire qui bénéficie d'atouts majeurs, comme la présence de deux fleuves, la Seine et l'Oise, porteur d'une histoire industrielle forte et en pleine reconversion, autour notamment du véhicule du futur et des écoindustries.

Votre Rapporteur vous invite à adopter cet article dans le texte du Sénat car le dispositif proposé réalise un bon équilibre entre l'objectif de **donner de la souplesse** aux collectivités dans la conduite de leurs projets et celui d'**encadrer la dérogation** ainsi ouverte, tant dans le temps, en fixant son terme au 31 décembre 2013, que dans l'application des procédures, avec des mécanismes d'arbitrage appropriés confiés au Président du Conseil régional et au Préfet de région.

Le troisième alinéa du I de l'article premier dispose en effet que le Préfet de région prend une décision sur le projet de modification ou de révision des documents d'urbanisme. Cette précaution se justifie par le fait que la proposition de loi est elle-même susceptible de créer une forme d'incertitude juridique dans la mesure où elle envisage la mise en compatibilité des documents d'urbanismes locaux non pas avec l'intégralité du SDRIF de 2008, mais avec celles de ses dispositions qui ne sont pas contraires à la loi relative au Grand Paris.

C'est la raison pour laquelle il faut permettre au représentant de l'État dans la région de porter à la connaissance des collectivités procédant à une révision de leurs documents d'urbanisme les dispositions du projet de SDRIF de 2008 non contraires à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, lesquelles peuvent de ce fait s'appliquer de manière anticipée.

La commission adopte l'article sans modification.

Article 2

Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP)

Introduit par un amendement en séance publique au Sénat, adopté à l'unanimité, **l'article 2** répare un oubli dans l'article 28 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement – dite loi Grenelle II –, en vue de ne pas pénaliser les collectivités territoriales – d'Île-de-France et d'ailleurs – engagées dans la démarche de constitution d'une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP), équivalent des anciennes zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP).

L'article L. 642-8 du code du patrimoine, qui en découle, prévoit en effet que les dossiers des ZPPAUP « *en cours de révision* » sont instruits conformément à la nouvelle procédure propre aux AVAP lorsqu'ils n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête publique. Cette disposition permet d'approuver immédiatement la révision dès lors que cette enquête a bien été réalisée.

En revanche, le cas des ZPPAUP « *en cours d'élaboration* » qui ont été soumises à enquête publique avant la publication de la loi a été involontairement omis par le législateur. Or les zones de protection du patrimoine sont créées au terme de procédures longues et complexes, souvent étalées sur plusieurs années.

Il est donc indispensable que les collectivités territoriales concernées puissent mettre en œuvre sans avoir à engager une nouvelle procédure des projets résultants d'une démarche de concertation approfondie, comprenant notamment une enquête publique favorable.

Bien que cette disposition puisse apparaître comme un peu éloignée de l'objet principal de la présente proposition de loi, votre Rapporteur vous propose d'adopter cet article sans modification, d'une part, pour ne pas retarder le processus législatif, d'autre part, parce que la réparation de cet oubli est très attendue par les collectivités concernées.

La commission adopte l'article sans modification.

Vote sur l'ensemble

La Commission adopte à l'unanimité l'ensemble de la proposition de loi sans modification.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article 1^{er}

Sans modification

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Propositions de la Commission

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

À défaut de réponse dans les délais mentionnés au troisième alinéa, la décision du représentant de l'État dans la région ou l'avis du président du conseil régional sont réputés favorables. Mention de la décision ou de l'accord tacite est publiée, à l'initiative de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale qui en est à l'origine, dans un journal diffusé dans le département.

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

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

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

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

Cette révision est effectuée par la

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">Code du patrimoine</p> <p>Livre VI : Monuments historiques, sites et espaces protégés Titre IV : Espaces protégés Chapitre 2 : Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine</p> <p><i>Art. L. 642-8.</i> - Les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager mises en place avant la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 précitée continuent à produire leurs effets de droit jusqu'à ce que s'y substituent des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine et, au plus tard, dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de cette même loi.</p> <p>Les modifications et révisions des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager en cours à la date d'entrée en vigueur de la loi mentionnée au premier alinéa continuent d'être instruites conformément aux dispositions antérieures à l'entrée en vigueur de celle-ci.</p> <p>Les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager en cours de révision à la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 précitée sont</p>	<p>région d'Île-de-France en association avec l'État selon les règles fixées à la seconde phrase du sixième alinéa et au septième alinéa du même article L. 141-1. L'avis visé à cette même phrase du sixième alinéa est rendu dans un délai de deux mois à compter de la transmission par le conseil régional du projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France. À l'expiration de ce délai, l'avis est réputé favorable. Le schéma directeur révisé est approuvé par décret en Conseil d'État.</p> <p>Elle porte au moins sur la mise en œuvre du décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée et, s'il y a lieu, sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial prévus à l'article 1^{er} de cette même loi.</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>À la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 642-8 du code du patrimoine, les mots : « en cours de révision » sont remplacés par les mots : « en cours d'élaboration ou de</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur

—

instruites conformément aux dispositions du présent chapitre lorsqu'elles n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête publique. Dans ce cas, la commission régionale du patrimoine et des sites est consultée sur le projet d'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine avant l'engagement de l'enquête.

.....

Texte de la proposition de loi

—

révision ».

Propositions de la Commission

—

ANNEXE

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

Préambule⁽¹⁾

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

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

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

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

A. Tracés du projet de rocade

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

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

• Points d'accord

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

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

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

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

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

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

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

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

– un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€ ;

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

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

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

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

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

- *Maison Blanche**,

- Kremlin-Bicêtre,
 - Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - *Villejuif-Chevilly-Larue-L'Hay-les-Roses (Chevilly 3 communes)**,
 - Marché d'intérêt national de Rungis-Porte de Thiais ;
- la réalisation d'un « arc grand Est » permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de :
- Champigny-le-Plant,
 - Bry-Villiers-Champigny,
 - Noisy-Champs,
 - Chelles,
 - Clichy-sous-Bois-Montfermeil,
 - Sevrans-Livry,
 - Sevrans-Beaudottes,
 - Aulnay,
 - Le Bourget-Aéroport ;
- la desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte, par métro automatique de grande capacité, de :
- *La Courneuve**,
 - Le Bourget,
 - Le Bourget-Aéroport,
 - *Le Blanc-Mesnil**,
 - Triangle de Gonesse,
 - Villepinte-Parc des Expositions,
 - Roissy,
 - *Le Mesnil-Amelot**.

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

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

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

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

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

• Point de désaccord

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

Pour l'État :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes

constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay.

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

Pour la Région :

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

B. Financement des investissements en matière de transports publics ⁽¹⁾(cf. annexe 2)

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

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

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

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

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

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

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

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements prévus dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts ;

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

– des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Éole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.

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

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

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

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

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

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

- 6 400 M€ au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1 000 M€ pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2 500 M€ pour le prolongement d'Éole à l'ouest.

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

Leur financement sera assuré par :

- des financements budgétaires de 8 930 M€, dont 5 090 M€ de la Région et 2 650 M€ de l'État, le solde de 1 340 M€ étant sollicité auprès de RFF et des départements ;
- la Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3 ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux estimé à environ 2 Md€. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

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

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

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

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

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5 300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe I, seront pris en charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du Plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

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

iii. Financement des investissements relatifs au RTGP 1.

1. Financement de l'infrastructure

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

- des ressources fiscales à hauteur de 5 530 M€ en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;
- une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 000 M€ versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1 095 M€ de l'État prenant la forme de l'IFER RATP ⁽¹⁾ ;
- une participation de la Région et des départements d'Île-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Étanchéité de la dette

La redevance d'usage due à la SGP et mise à la charge des futurs exploitants du réseau en application des articles 9 et 20 de la loi relative au Grand Paris sera définie par décret pris en Conseil

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

d'État en 2011. Ce décret fixera le plafonnement du montant annuel de cette redevance à 0,8 % du coût d'investissement.

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

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

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

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

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

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

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

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

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

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

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

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

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

1. Coordination technique entre le STIF et la SGP

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

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

A ce titre, le décret prévoira en particulier :

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

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

E. Gouvernance de la SGP

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

F. Suivi de l'exécution du protocole

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

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

Période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Etudes Tunnel Chatelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1000 M€ <i>(inclus dans le financement du réseau de métro automatique)</i>	2017

Opérations à accélérer sur 2007-2013

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

Opérations à accélérer sur 2014-2020

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

<i>Grands projets</i>		
Prolongement d'Eole à l'Ouest	2500 M€	2020
Exploitation et qualité de service (investissements STIF)		
Accessibilité des réseaux	2000 M€	
Renouvellement matériel roulant RER A	1300 M€	
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2000 M€	
<u>Période 2020-2025</u>		
Réserve pour besoins 2020-2025	2000 M€	

Annexe 2
Synthèse des engagements mutuels

Projets initiaux

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

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

Projets partagés

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

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

20,5 Md€ – Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements nord et sud de la ligne 14 et rocade).

→ 32,4 Md€ d'investissement dans les transports d'Île-de-France

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le matériel roulant

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

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

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

Les ressources fiscales nouvelles

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

- 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;
- 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;

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

- 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;
- 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;

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

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

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

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

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

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