



N° 2458

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 décembre 2014

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145-7 du Règlement

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

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

ET PRÉSENTÉ PAR

MM. YVES ALBARELLO ET ALEXIS BACHELAY

Députés

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	9
LE GRAND PARIS, UN PROJET D'UNE COMPLEXITÉ INÉDITE POUR UN ENJEU NATIONAL	9
LA MISSION CONFIEE AUX RAPPORTEURS	10
LES DÉCRETS D'APPLICATION DE LA LOI DU 3 JUIN 2010	11
PREMIÈRE PARTIE : LE RÉSEAU DE TRANSPORT, OSSATURE DU GRAND PARIS	15
I. RAPPEL DES DISPOSITIONS DE LA LOI DU 3 JUIN 2010	15
II. LES DEUX ACTEURS OPÉRATIONNELS D'UNE GOUVERNANCE COMPLEXE : LE STIF ET LA SGP	17
A. LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)	17
1. Présentation	17
a. Cadre juridique et missions	17
b. Fonctionnement et budget du STIF	18
2. Le STIF et la mise en œuvre du « Nouveau Grand Paris »	21
B. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (SGP)	23
1. Un établissement public dédié pour la maîtrise d'ouvrage de la majeure partie du nouveau réseau	23
a. Mission principale	23
b. Missions complémentaires	24
2. Les finances de la SGP	25
a. Les ressources de la SGP	25
b. Les dépenses de la SGP	26
C. LA COORDINATION ENTRE LE STIF ET LA SGP	28
1. Une coordination nécessairement étroite	28

2. ... mais très complexe.....	30
3. ... et dont l'encadrement juridique a été adapté à plusieurs reprises depuis la loi du 3 juin 2010	31
III. LES SIX LIGNES DU « GRAND PARIS EXPRESS »	33
A. PRÉSENTATION	33
B. LA RÉÉVALUATION DU COÛT GLOBAL DE L'INFRASTRUCTURE « GRAND PARIS EXPRESS » PAR LE RAPPORT AUZANNET (DÉCEMBRE 2012)	34
C. UN PREMIER TRONÇON DE 33 KILOMÈTRES : LA LIGNE 15 SUD	35
D. LA SÉCURITÉ DU GRAND PARIS EXPRESS : UNE PRÉOCCUPATION PARTAGÉE PAR TOUS LES ACTEURS	36
IV. L'INDISPENSABLE MAIS DIFFICILE ÉQUILIBRE À ÉTABLIR ENTRE LE RÉSEAU EXISTANT ET LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES	39
A. DES CHANTIERS PARALLÈLES D'AMÉLIORATION DES RÉSEAUX EXISTANTS	41
1. Le plan de mobilisation pour les transports en commun en Île-de-France et le plan de régularité.....	41
2. L'enjeu crucial de l'interopérabilité.....	44
B. LA DESSERTE DES AÉROPORTS	45
1. La desserte de l'aéroport d'Orly	45
2. Le projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport de Roissy : le « Charles-de-Gaulle Express ».....	46
a. Une liaison nécessaire et complémentaire.....	46
b. Un projet abandonné.....	47
c. ... puis relancé.....	48
3. Améliorer les liaisons routières vers les aéroports	50
C. QUELLE PLACE POUR LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ?	51
1. Grand Paris et mobilité routière.....	52
2. Le Grand Paris jusqu'à la mer	52
DEUXIÈME PARTIE : LES GARES DU GRAND PARIS, AU CROISEMENT DES ENJEUX	55
I. L'ACQUIS : LE NOMBRE DE GARES ET LEUR LOCALISATION.....	55
II. LES PROBLÉMATIQUES.....	56
A. LA TYPOLOGIE DES GARES.....	56
B. DES « GARES DE TOUS LES TRANSPORTS »	58
C. DE LA GARE AU TERRITOIRE	59

TROISIÈME PARTIE : DONNER VIE AU GRAND PARIS, AU-DELÀ DU RÉSEAU DE TRANSPORT ET GRÂCE À LUI	61
I. LA CONTRACTUALISATION DE « PROJETS DE TERRITOIRE » : LES CDT	61
A. UN OUTIL JURIDIQUE SPÉCIFIQUE CRÉÉ PAR LA LOI DU 3 JUIN 2010.....	61
1. Nature et objet du contrat de développement territorial	61
2. Le contenu du CDT.....	61
3. La procédure d'élaboration du CDT.....	62
4. Quelle est la force juridique des CDT ?.....	62
B. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LES LOIS ULTÉRIEURES.....	62
C. UN OUTIL QUI RECUEILLE UNE LARGE ADHÉSION.....	63
1. État d'avancement des CDT	63
2. Diversité des contenus mais ambition commune : l'identité d'un territoire.....	64
3. Le financement des CDT	65
II. LE GRAND PARIS DU LOGEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN	69
A. LE VOLET « LOGEMENT » DANS LA LOI DU 3 JUIN 2010	69
1. Le seul objectif chiffré fixé par la loi.....	69
2. Un objectif « territorialisé ».....	69
B. LE PLAN DE MOBILISATION POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE LOGEMENT (13 OCTOBRE 2014).....	70
III. LE PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE SACLAY	73
A. LE TERRITOIRE DE PARIS-SACLAY	73
B. UN PROJET D'AMÉNAGEMENT GLOBAL, EMBLÉMATIQUE POUR LE GRAND PARIS.....	73
C. ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES RÉGISSANT LE PROJET « SACLAY »	75
IV. LA MOBILISATION DU FONCIER, ENJEU TRANSVERSAL	77
A. LE « FONCIER DU TRANSPORT » POUR LES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU (LIGNES ET GARES)	77
B. LE FONCIER DU GRAND PARIS À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES	78
QUATRIÈME PARTIE : DÉVELOPPEMENT DURABLE : LE GRAND PARIS, SOURCE DE RISQUES, SOURCE DE PROGRÈS	81
I. UNE DIMENSION ENVIRONNEMENTALE SOUS-JACENTE DANS LA LOI DE 2010	81
II. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DU GRAND PARIS	83
A. LES RISQUES NATURELS, UNE CONTRAINTE PRÉEXISTANTE	83

B. LES CHANTIERS COMPORTENT DES RISQUES DE DOMMAGES ET DE NUISANCES ENVIRONNEMENTAUX	83
C. LES ACTIONS À MENER POUR RÉDUIRE CES RISQUES	85
III. LA GESTION DES DÉCHETS DE CHANTIER	87
A. LES CHANTIERS DU GRAND PARIS VONT GÉNÉRER DES VOLUMES CONSIDÉRABLES DE DÉCHETS.....	87
1. Les quantités et la composition des déblais	87
2. Le problème particulier des déblais pollués	87
3. Des capacités de stockage insuffisantes.....	88
B. DÉVELOPPER LA VALORISATION DES DÉCHETS DE CHANTIER ET PROMOUVOIR LES MÉTHODES ÉCO-RESPONSABLES.....	90
1. Sensibiliser les acteurs.....	90
2. Recycler et valoriser les déchets	90
3. Transporter les déchets non valorisables par les modes alternatifs à la route	92
4. Vers une réglementation renforcée	92
IV. LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES DU GRAND PARIS	93
A. L'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE	93
1. Le Grand Paris va augmenter les besoins d'énergie en Île-de-France.....	93
2. Des actions sont donc indispensables pour garantir la sécurité d'approvisionnement.....	94
B. INSCRIRE LE GRAND PARIS DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE...	94
1. Améliorer l'efficacité énergétique des transports et des bâtiments	94
2. Développer les énergies renouvelables.....	95
CONCLUSION	97
TRAVAUX DE LA COMMISSION.....	99
I. EXAMEN DU RAPPORT D'ÉTAPE LE 3 JUILLET 2013.....	99
II. EXAMEN DU RAPPORT EN COMMISSION	111
ANNEXES	127
TABLEAU COMPARATIF TEXTE INITIAL / TEXTE EN VIGUEUR DE LA LOI RELATIVE AU GRAND PARIS	129
TABLEAU COMPARATIF DES DISPOSITIONS CODIFIÉES	179
Liste des projets d'infrastructures de transport du « Nouveau Grand Paris »	197
CARTES.....	199
Liste des personnes auditionnées.....	209

RÈGLEMENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Article 145-7

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

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

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

Le rapport prévu par l'article 145-7 du règlement a été présenté le 23 novembre 2011.

Au cours de sa réunion du 18 juillet 2012, la commission a décidé qu'une seconde mission de suivi de la mise en œuvre de la loi relative au Grand Paris serait menée, et a nommé MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay rapporteurs.

INTRODUCTION

LE GRAND PARIS, UN PROJET D'UNE COMPLEXITÉ INÉDITE POUR UN ENJEU NATIONAL

Le projet du « Grand Paris » a pour but de faire de Paris et de l'Île-de-France un moteur de la croissance économique française, en même temps qu'un des pôles urbains les plus attractifs du monde. À cette fin, il conjugue l'attractivité économique et la qualité de vie, des chantiers d'envergure historique et un impératif de proximité, la maîtrise de la densification urbaine, l'amélioration de la mobilité et le respect des engagements du Grenelle de l'environnement.

Il s'agit donc d'un **très vaste chantier, multidimensionnel**, qui ambitionne de renouveler profondément les partenariats entre l'État, la région d'Île-de-France, les huit départements d'Île-de-France, les communes et les groupements de communes, et de créer ainsi un cadre favorable dans lequel les projets des acteurs économiques pourront se développer. L'ensemble du projet est construit sur une logique de partenariat entre acteurs institutionnels, sociaux et économiques.

Comportant des projets dans le domaine de l'emploi, un objectif de 800 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2025 ayant été annoncé, le Grand Paris traduit un engagement collectif de résoudre trois problèmes actuels majeurs de la capitale et de l'Île-de-France : la saturation du réseau de transports, le nombre insuffisant de logements, les difficultés de la « ville éclatée ». En complément, il est porteur de projets dans les domaines de l'environnement, de l'enseignement supérieur et de la recherche, de la culture et du sport.

Au stade actuel, le présent rapport se concentrera sur les trois volets les plus développés du projet : la gouvernance, le réseau de transport, le logement et les aménagements urbains. En outre, il abordera les problématiques environnementales, y compris les exigences de la transition énergétique, compte tenu des compétences de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

LA MISSION CONFIEE AUX RAPPORTEURS

Au cours de la législature précédente, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, qui avait examiné au fond le projet de loi relatif au Grand Paris, avait confié à M. Yves Albarello et à Mme Annick Lepetit le soin de présenter le rapport prévu par l'article 145-7 du règlement de l'Assemblée nationale sur la mise en application de cette loi. Elle a jugé utile de **poursuivre le suivi** de la mise en œuvre du Grand Paris. Le 18 juillet 2012, la commission a chargé MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay d'une mission de contrôle de l'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Le Grand Paris est désormais entré dans sa phase opérationnelle, avec en septembre 2010 le lancement de l'aménagement du campus de Paris-Saclay, la publication en août 2011 du schéma d'ensemble du transport public du Grand Paris, l'enquête publique sur le premier tronçon du nouveau métro à l'automne 2012, l'ouverture des enquêtes publiques sur les tronçons suivants en septembre 2014, la signature de neuf « contrats de développement territorial » (CDT) et, au cours des derniers mois, les premières acquisitions foncières, le lancement des premiers appels à projets, l'approfondissement de la coopération entre les multiples acteurs institutionnels... Le chantier du prolongement de la ligne 14 du métro vers le nord, entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, a démarré en 2014, pour une mise en service prévue pour 2019.

Deux annonces récentes ont donné une impulsion forte pour l'accélération de la mise en œuvre du Grand Paris : l'annonce par le Président de la République de la candidature de Paris pour l'organisation de l'Exposition universelle de 2025 (6 novembre 2014), précédée par une communication du Premier ministre le 13 octobre sur la concrétisation du Grand Paris.

Le 3 juillet 2013, les rapporteurs ont fait devant leurs collègues de la commission un point d'étape sur les importants développements qu'a connu le projet « Grand Paris » depuis la présentation du rapport de Mme Annick Lepetit et M. Yves Albarello en novembre 2011. Le présent rapport constitue la présentation finale de leurs travaux, menés de juillet 2012 à décembre 2014, et ne reprend donc pas les éléments déjà présentés dans le rapport de 2011, auquel il convient de se reporter notamment pour la présentation de l'historique du projet « Grand Paris ».

La présentation de la mise en œuvre d'autres lois adoptées depuis 2010 (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, loi relative à l'affirmation des métropoles, loi portant réforme ferroviaire...) n'entrent pas dans le champ de cette mission d'information, sauf lorsque des dispositions législatives sont venues modifier les dispositions initiales de la loi du 3 juin 2010⁽¹⁾. Pour autant, plusieurs grands « chantiers » qui se déroulent parallèlement aux chantiers du Grand Paris,

(1) Deux tableaux comparatifs figurent en annexe au présent rapport.

tels que les travaux de modernisation du réseau de transport public existant ou le projet de Métropole du Grand Paris, seront évoqués.

LES DÉCRETS D'APPLICATION DE LA LOI DU 3 JUIN 2010

Il appartient à vos Rapporteurs d'établir si les textes réglementaires nécessaires à l'application des dispositions de la loi relative au Grand Paris ont bien été publiés par le Gouvernement. Le rapport d'information de Mme Lepetit et M. Albarello notait qu'en novembre 2011 plusieurs décrets prévus par les articles de la loi manquaient encore à l'appel, alors même que le législateur de 2010 avait veillé à limiter le nombre de décrets d'application. Depuis la publication de ce premier rapport, le travail réglementaire a été mené à son terme :

Les décrets d'application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Article de la loi	Objet	Mesures réglementaires
Article 2	Approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2011-1011 du 24 août 2011
Article 3	Conditions d'établissement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010
Article 8	Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) : composition, conditions et modalités de désignation des membres, attributions et modalités de fonctionnement	Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010
Article 8	Nomination du préfigurateur de l'établissement public « Société du Grand Paris » et conditions dans lesquelles il peut passer des contrats nécessaires au fonctionnement de cet établissement	Décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010
Article 11	Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) : obligations déclaratives des entreprises	Décret n° 2010-1185 du 8 octobre 2010 (<i>décret non prévu par la loi</i>)
Article 13	Modalités du versement, par les établissements publics d'aménagement dont les opérations bénéficient de la desserte assurée par le réseau de transport du Grand Paris, d'une participation à la SGP	<i>Décret non paru</i>
Article 19	Contrats de partenariat : cohérence des missions de la SGP avec celles de la RATP, de la SNCF et de RFF, et modalités de rémunération du cocontractant ou de perception, par ce dernier, des redevances d'utilisation des infrastructures nouvelles	Décret n° 2012-365 du 14 mars 2012
Article 20	Conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations et matériels	Décret n° 2012-365 du 14 mars 2012
Article 20-1 (*)	Possibilité pour la SGP de financer des projets d'infrastructures sur le réseau de métro, le réseau RER et le réseau ferré national lorsque ces infrastructures prévoient au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014

Article 20-2 (*)	Possibilité pour la SGP d'être maître d'ouvrage de projets d'infrastructure sur les réseaux de métro, RER et ferré national lorsque ces infrastructures prévoient au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris	Décret n° 2014-1169 du 10 octobre 2014
Article 21	Contrats de développement territorial (CDT)	Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011
Article 34	Établissement public de Paris-Saclay : règles d'organisation et de fonctionnement	Décret n° 2010-911 du 3 août 2010
Article 35	Modalités de délimitation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay	Décret n° 2010-1368 du 10 novembre 2010
Article 35	Délimitation de la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay	Décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013
Article 36	Organisation et fonctionnement du syndicat mixte des transports créé entre l'Établissement public de Paris-Saclay et les communes	<i>Décret non paru</i>

(*) les articles 20-1 et 20-2 de la loi relative au Grand Paris ont été créés par l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014.

S'agissant des deux décrets prévus par la loi de 2010 qui n'ont pas encore été publiés, le Gouvernement a apporté les précisions suivantes :

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

– le décret prévu à l'article 13 est devenu sans objet, compte tenu des décisions prises ensuite par le Gouvernement s'agissant des modalités de financement de la Société du Grand Paris.

Vos Rapporteurs constatent donc avec satisfaction que les décrets prévus par les articles de la loi du 3 juin 2010 dans sa version initiale et nécessaires pour la bonne application de celle-ci, ainsi que les décrets prévus par les articles qui ont été ajoutés dans la loi par la suite, ont tous été publiés.

Ils expriment en revanche le regret que les trois rapports que le Gouvernement devait, en application de la loi de 2010, présenter au Parlement n'aient toujours pas été établis ⁽¹⁾.

(1) Trois rapports au Parlement sont prévus dans la loi de 2010 : un rapport général sur l'état d'application de cette loi, faisant notamment mention des capitaux nécessaires à la réalisation du réseau de transport, un rapport sur la mise en place d'un réseau de transport prioritairement affecté au fret ferroviaire et de nouvelles installations portuaires entre Paris et les ports du Havre et de Rouen, et tous les trois ans un rapport sur les prises de participation de l'Établissement public Paris-Saclay dans des filiales ou autres organismes.

Principales étapes depuis l'adoption de la loi relative au Grand Paris

2010

- 3 juin : Promulgation de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris ;
30 septembre : Lancement du débat public conjoint sur le réseau de transport public du Grand Paris (RTGP) et sur le projet régional « Arc Express » ;

2011

- 26 janvier : Protocole d'accord entre l'État et la région relatif aux transports publics en Île-de-France, présentant un projet de tracé commun pour le futur réseau et une implication de l'État et des collectivités territoriales pour le « plan de mobilisation » du réseau existant ;
1^{er} février : Clôture du débat public conjoint ;
24 juin : Publication du décret relatif aux contrats de développement territorial (CDT) ;
26 août : Publication du décret portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, appelé « Grand Paris Express » ;
23 novembre : Rapport d'information présenté, au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, par M. Yves Albarello et Mme Annick Lepetit sur l'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
5 décembre : Discours du Président de la République sur la modernisation des transports urbains en Île-de-France

2012

- 1^{er} septembre : Mme Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, en charge du Grand Paris, charge M. Pascal Auzannet de présenter un rapport sur le calendrier de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express ;
11 septembre : Lancement, par la Société du Grand Paris, de la concertation avec les habitants sur la « ligne rouge sud » du Grand Paris Express (Pont de Sèvres – Noisy-Champs) ⁽¹⁾ ;
30 octobre : Discours de M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre, sur « l'avenir de Paris-Saclay » et sur la volonté de faire de la « métropole capitale, la métropole de l'excellence, de l'ambition mais aussi de la solidarité » ;
12 décembre : Présentation, par M. Pascal Auzannet, de son rapport de mission ;

2013

- 6 mars : Discours de M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre, relatif au « Nouveau Grand Paris »
9 juillet : Communication sur le Grand Paris présentée par M. Manuel Valls, Premier ministre, au conseil des ministres
19 juillet : Plan de mobilisation en faveur des transports du quotidien (modernisation et extension du réseau existant)
28 octobre : Signature du premier contrat de développement territorial (CDT « *Campus Science et Santé* »)

(1) Dans le schéma désormais retenu, cette liaison correspond à la partie sud de la ligne 15.

2014

- 4 février : Avis favorable de la commission d'enquête publique sur la ligne 15 sud
- 10 février : Signature du sixième CDT (« *Boucle nord des Hauts-de-Seine* »)
- 21 février : Signature du septième CDT (« *Est Ensemble – La Fabrique du Grand Paris* »)
- 27 février : Signature du huitième CDT (« *Grand Roissy* ») et du neuvième CDT (« *Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France* »)
- 11 juin : Démarrage du chantier du prolongement de la ligne 14 vers le nord entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen
- 4 juillet : Approbation, par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, de l'opération d'investissement d'un montant de 3,49 milliards d'euros pour le tronçon reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel (ligne 16 et tronçon sud de la ligne 17) et le tronçon de la ligne 14 nord reliant Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel
- 28 août : Présentation du projet de Schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) par le préfet de la région Île-de-France
- 12 septembre : Ouverture de l'enquête publique sur la ligne 16, sur la ligne 17 sud et sur le tronçon Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis-Pleyel de la ligne 14 nord
- 16 septembre : Attribution, par la Société du Grand Paris, des marchés de maîtrise d'œuvre pour les lignes 14 nord, 16 et 17 sud.
- 13 octobre : Discours de M. Manuel Valls, Premier ministre, sur la concrétisation et l'accélération du projet « Grand Paris », à l'issue du comité interministériel sur le Grand Paris.

PREMIÈRE PARTIE : LE RÉSEAU DE TRANSPORT, OSSATURE DU GRAND PARIS

Le volet « transports » est sans doute l’aspect le plus marquant du projet « Grand Paris », désormais dénommé « Nouveau Grand Paris », dans la mesure où il conditionne tous les autres et concentrera la plus grande part des financements publics.

Il vise à la fois à améliorer les réseaux existants (métro, RER, bus, tramways, Transilien) et à réaliser de nouvelles infrastructures, notamment un métro automatique en rocade (« Grand Paris Express »), structurant à l’échelle régionale.

Le nouveau réseau de transport permettra les échanges de banlieue à banlieue, contribuera au désenclavement des territoires, et concrétisera le caractère multipolaire de l’agglomération parisienne, tout en améliorant les interconnexions avec les liaisons desservant la province.

I. RAPPEL DES DISPOSITIONS DE LA LOI DU 3 JUIN 2010

L’article 1^{er} annonce la « *création d’un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l’État.* » Il dispose que « *le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. [...] 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 l’Île-de-France.* »

L’article 2 précise que ce réseau est « *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.* »

Il ajoute que la réalisation de ce nouveau réseau de transport « *est coordonnée avec les mesures de création, d’amélioration et de modernisation du réseau existant.* »

II. LES DEUX ACTEURS OPÉRATIONNELS D'UNE GOUVERNANCE COMPLEXE : LE STIF ET LA SGP

A. LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)

1. Présentation

a. Cadre juridique et missions

En matière d'organisation des transports, l'Île-de-France a un régime juridique spécifique par rapport aux autres régions françaises. Le conseil régional définit la politique des déplacements sur l'ensemble de son territoire, y compris dans l'agglomération centrale. En association avec l'État, et à l'initiative du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), la région élabore et révisé le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), principal outil de planification et de programmation pour la mobilité. **Le STIF est l'autorité organisatrice des transports sur l'ensemble de la région**, même s'il peut déléguer tout ou partie de ses attributions (hormis la politique tarifaire) à des collectivités territoriales (qui deviennent alors autorités organisatrices de proximité) sur des périmètres ou des services définis d'un commun accord.

Le STIF a été créé par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. Cette ordonnance, codifiée aux articles L. 1241-1 et suivants du code des transports, définit les missions du STIF, ses ressources financières, les modalités de délégation de compétences à des autorités de proximité, et institue le comité des partenaires du transport public d'Île-de-France. L'ordonnance a été modifiée notamment par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, qui a entériné l'entrée du conseil régional d'Île-de-France au conseil d'administration du syndicat, et par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui a mis en œuvre le retrait de l'État du STIF à compter du 1^{er} juillet 2005. Cette dernière a transformé le STIF en **établissement public territorial à caractère administratif**. Il a pour missions :

- *d'organiser les services de transports publics réguliers de personnes :*

Il a notamment pour mission de fixer les lieux à desservir, de désigner les exploitants, d'arrêter la politique tarifaire et de définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services et, sous réserve des compétences reconnues à Réseau ferré de France (RFF) et à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement.

Il est également chargé de l'organisation et du financement des transports scolaires, des transports à la demande et des transports fluviaux réguliers de voyageurs, ainsi que de l'élaboration et la révision du plan de déplacements urbains.

Le STIF a la possibilité d'exploiter les services de transport en régie ou de passer une convention à durée déterminée avec un transporteur après appel d'offres. Les contrats actuels entre le STIF et la SNCF, d'une part, et entre le STIF et la RATP d'autre part, portent sur la période 2012-2015. La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires a prévu l'ouverture progressive à la concurrence des services existants (les bus au 31 décembre 2024, les tramways au 31 décembre 2029, les métros et les lignes de RER exploitées par la RATP le 31 décembre 2039).

- *de moderniser les transports publics franciliens :*

Le STIF assure de façon permanente la modernisation du système de transport collectif francilien. Son rôle essentiel vise à garantir la cohérence globale de la politique d'investissements dans le domaine des transports publics et le contrôle des investissements réalisés par les entreprises maître d'ouvrage. Il coordonne pour cela les grands projets d'équipements financés sur crédits publics, dont il approuve les investissements (« schéma de principe » et « avant-projet »), et dont il suit la mise en œuvre et le respect des objectifs. Le syndicat mène par ailleurs de nombreuses actions d'amélioration de la qualité des services. En outre, il doit anticiper les tendances futures de la mobilité afin d'adapter le réseau de transports publics franciliens aux besoins. Dans ce but, il réalise de nombreuses études et enquêtes.

- *de financer les transports publics en Île-de-France :*

L'article L. 1241-15 du code des transports prévoit que « *les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transport compris en Île-de-France sont réparties entre ses membres dans des conditions fixées par les statuts du syndicat.* ». Depuis la réforme intervenue en 2000, l'ensemble des financements publics consacrés à l'exploitation des transports collectifs d'Île-de-France transitent par le syndicat, qui est lié aux entreprises de transport par des conventions.

b. Fonctionnement et budget du STIF

Le conseil d'administration du syndicat présidé par le président de la région d'Île-de-France comporte 29 membres. La région dispose d'une majorité absolue de quinze représentants. La ville de Paris a cinq représentants et les sept départements, un représentant chacun. Le conseil est ouvert à deux autres catégories de membres : un représentant des intercommunalités en Île-de-France et un représentant des milieux économiques contributeurs du versement transport, désigné par la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie d'Île-de-France.

Les ressources du STIF proviennent principalement du versement transport prélevé sur les entreprises de plus de neuf salariés, des contributions publiques de ses membres et de la moitié du produit des amendes de la circulation en Île-de-France. Depuis le 1^{er} juillet 2005, l'État ne participe plus au financement du STIF.

Le budget du STIF pour l'exercice 2014 s'élève à 5,416 milliards d'euros de dépenses inscrites en section de fonctionnement. La section d'investissement représente un budget de 824 millions d'euros. Dans ce budget, les recettes proviennent du versement transport (3,412 milliards d'euros), de la région et des départements (1,206 milliard d'euros).

BUDGET DU STIF 2013-2014

1 – Section « Fonctionnement »

(en millions d'euros)

Recettes de fonctionnement	Comptes 2013	Budget prévisionnel 2014
Versement transport	3 424	3 605
Contributions publiques	1 207	1 231
<i>Dont : région</i>	<i>616</i>	<i>628</i>
<i>départements</i>	<i>591</i>	<i>603</i>
Autres subventions publiques	286	283
Produits des amendes	2	0
Recettes diverses	599	297
Affectation du résultat excédentaire de l'exercice précédent	0	13
TOTAL Recettes de fonctionnement	5 518	5 429
Dépenses de fonctionnement		
Opérations liées au transport, dont :	4 460	4 688
<i>Subventions à la RATP</i>	<i>1 994</i>	<i>2 090</i>
<i>Subventions à la SNCF</i>	<i>1 824</i>	<i>1 921</i>
<i>Subventions aux transporteurs privés</i>	<i>642</i>	<i>677</i>
Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER)	66	68
Fonctionnement du STIF	43	27
Virement sur la section Investissements	0	79
Autres dépenses	602	567
TOTAL Dépenses de fonctionnement	5 171	5 429

2 – Section « Investissement »

Recettes d'investissement	Comptes 2013	Budget prévisionnel 2014
Subvention d'investissement	201	201
Emprunts	80	349
Recettes des opérations financières	88	505
Excédents de fonctionnement capitalisés	82	
Report d'exécution	0	0
Virement de la section Fonctionnement	0	79
TOTAL Recettes d'investissement	451	1 135
Dépenses d'investissement		
Immobilisations	35	84
Subventions d'équipement versées	579	576
Dépenses des opérations financières	31	67
Reprises	57	76
Report d'exécution	0	0
TOTAL Dépenses d'investissement	702	803

Source : STIF

2. Le STIF et la mise en œuvre du « Nouveau Grand Paris »

Parmi les activités du STIF en 2013 visant à améliorer et renforcer l'offre de service **sur le réseau existant**, on peut citer :

- l'adoption du schéma directeur du RER B au sud ;
- le lancement des études préalables pour l'automatisation de la ligne 4 du métro ;
- les enquêtes publiques relatives au tram-train entre Massy et Évry, au prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte d'Asnières, à la première phase de la tangentielle ouest ;
- l'inauguration du pôle multimodal de Noisy-le-Grand Mont d'Est ;
- la mise en service des tramways T5 (entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles) et T7 (entre Villejuif et Athis-Mons) ;
- le renforcement de l'offre sur plus de 250 lignes de bus au cours de l'année ;
- la poursuite du programme de modernisation du matériel roulant du réseau Transilien, avec notamment l'arrivée du train Francilien sur la ligne L (entre Paris Saint-Lazare et Nanterre Université) et sur la ligne P (entre Paris et Coulommiers) et la décision d'acquérir, avec un financement pour moitié par le STIF, 43 trains Francilien et 48 trains Régio2N pour plusieurs lignes du réseau Transilien.

Le 26 janvier 2011, l'État et la région d'Île-de-France ont conclu un accord **sur la mise en œuvre du projet de rocade par métro**. La maîtrise d'ouvrage de la « ligne orange », identifiée comme réseau complémentaire de cette rocade, devait être confiée au STIF.

Au cours de l'année 2013, le STIF a notamment validé le bilan de la concertation organisée sur l'ancienne « ligne orange », qui correspond désormais au tronçon de la ligne 15 allant de Saint-Denis-Pleyel à Champigny couplé au prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs ⁽¹⁾.

Le 5 juin 2014, le conseil d'administration du STIF a approuvé le dossier d'enquête publique pour la ligne 16 (Noisy-Champs – Saint-Denis-Pleyel), le tronçon de la ligne 17 allant de Saint-Denis-Pleyel au Bourget, et le prolongement de la ligne 14 de Mairie-de-Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel.

(1) Une carte des futures lignes en annexe au présent rapport.

Le financement du réseau Transilien

Le réseau Transilien est le réseau de lignes de trains de banlieue parisienne exploitées par la SNCF. Il comprend 13 lignes ferroviaires, dont les 5 lignes du RER (parmi lesquelles deux sont co-exploitées avec la RATP : lignes A et B), et une ligne de tramway (T4). Transilien utilise le réseau de voies ferrées, propriété de RFF, qu'il partage avec les trains de voyageurs de grandes lignes et avec des trains de marchandises.

Les dessertes du réseau Transilien relèvent de la responsabilité du STIF, autorité organisatrice, qui fixe les tarifs, finance ces transports, définit la qualité du service, et conclut des contrats pluriannuels avec la SNCF. Le financement des charges correspondantes pour la SNCF est réparti entre les recettes directes (1,134 milliard d'euros en 2013) et les contributions d'exploitation versées par le STIF (1,824 milliard en 2013). Le contrat 2012-2015 est l'un des outils du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, qui a pour objectif une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs d'ici 2020.

Le financement des investissements sur le réseau Transilien repose sur **un plan quadriennal d'investissements**, qui figure dans le contrat STIF-SNCF. Ce plan identifie les investissements en matériel roulant, gares, installations fixes nécessaires à l'exploitation et au développement du service qui seront réalisés pendant la durée du contrat. Les investissements sur le périmètre de RFF ne sont pas inclus dans ce plan.

Le plan quadriennal 2012-2015 s'inscrit dans la continuité par rapport à la période 2008-2011, mais son montant est en forte hausse (2,3 milliards d'euros contre 1,7 milliard pour le précédent), ce qui traduit un effort particulier en termes d'investissements. Il comporte deux catégories d'opérations :

1° Des investissements liés à la politique de service et à la modernisation du réseau existant (1,8 milliard) : aménagement des gares, information des voyageurs, systèmes informatiques, matériel roulant (ce dernier constitue le premier poste d'investissement, avec 1,3 milliard). Ces investissements sont portés par la SNCF pour 1 milliard d'euros, par le STIF pour 760 millions et par d'autres financeurs (dont la région) pour 63 millions.

2° Les investissements de développement de grands projets (500 millions d'euros) : leur financement s'inscrivait initialement dans les contrats de projets État-région portés par l'État et la région d'Île-de-France (ainsi que par le STIF pour le matériel roulant). **Ces investissements s'inscrivent désormais dans le cadre du « Nouveau Grand Paris »**, qui regroupe le Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ces projets de développement portent actuellement sur les travaux de la tangentielle nord (et le matériel roulant correspondant), les études de projet sur les tangentielles tram-train, les premiers travaux du prolongement d'EOLE (RER E) à l'ouest, les schémas directeurs du RER et quelques pôles multimodaux.

Pour l'année 2012, première année d'exécution du contrat en cours, les dépenses d'investissement se sont élevées à 497 millions d'euros (dont 287 millions financés par la SNCF, 175 millions par le STIF, 29 millions par la région et 6 millions par l'État). Pour 2013, ces dépenses ont suivi le rythme prévu par le contrat et se sont élevées à 551 millions d'euros (dont 294 millions pour la SNCF, 221 millions par le STIF, 28 millions par la région et 8 millions par l'État). Pour 2014 et 2015, les montants prévus sont respectivement de 571 millions et 594 millions.

Plusieurs dispositifs ont été introduits dans le contrat pour une meilleure efficacité du système, notamment :

- la contribution d’exploitation versée par le STIF sera diminuée d’un montant équivalent à celui des investissements non réalisés par la SNCF ;
- la résiliation du contrat sera automatique en cas de prélèvement extérieur (fiscalité ou dividendes) sur les ressources devant être affectées par la SNCF à la réalisation de ces investissements ;
- le montant des pénalités en cas de non-respect des objectifs d’amélioration du service rendu a été augmenté, et de nouveaux objectifs ont été introduits (notamment sur la propreté des trains et des gares).

B. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (SGP)

1. Un établissement public dédié pour la maîtrise d’ouvrage de la majeure partie du nouveau réseau

La Société du Grand Paris (SGP), établissement public industriel et commercial de l’État, a été créée sur le fondement des articles 7 à 14 de la loi du 3 juin 2010 et du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010. Sa gouvernance est exercée par un conseil de surveillance composé de représentants de l’État et des collectivités territoriales, et un directoire de trois membres. La SGP comprend également un comité stratégique, dont la composition est précisée par l’article 8 de la loi du 3 juin 2010.

La loi de finances pour 2014 a inscrit au bénéfice de l’EPIC un plafond d’emplois de 128 à fin 2014 ; le plafond était fixé à 105 auparavant. Auditionné par vos Rapporteurs, le président du directoire de la SGP a exprimé le souhait que le plafond soit encore relevé pour l’avenir, de manière à pouvoir atteindre un effectif de 160 personnes.

L’article 14 de la loi de 2010 dispose que l’existence de cet EPIC a vocation à être temporaire : la SGP sera dissoute après qu’elle aura épuisé les compétences que lui confère la loi.

a. Mission principale

Selon les termes de l’article 7 de la loi, la SGP « *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 [...] leur entretien et leur renouvellement [...].* »

La SGP est une structure de maîtrise d’ouvrage pour les investissements concernant la réalisation du réseau. Elle peut toutefois décider de déléguer par convention sa maîtrise d’ouvrage mais doit dans ce cas assurer au moins une part du financement.

Pour mener sa mission principale, la SGP « *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* » de ce réseau. Elle est propriétaire, jusqu’à sa dissolution, de toutes les infrastructures (« *lignes, ouvrages et installations* ») qu’elle réalise ; en revanche, la propriété des matériels roulants qu’elle aura acquis sera transférée au STIF.

b. Missions complémentaires

i. Une mission complémentaire expressément octroyée par la loi

En complément de la conception et de la construction des gares du Grand Paris Express, la SGP a la possibilité de conduire des opérations d’aménagement ou de construction. Sur les territoires couverts par un contrat de développement territorial, elle n’a cette possibilité que si le contrat le prévoit, et sur les autres territoires elle peut conduire de telles opérations dans un rayon de 400 mètres autour des gares nouvelles. L’article 7 précise que, pour la réalisation de sa mission d’aménagement et de construction, la SGP « *exerce les compétences reconnues aux établissements publics d’aménagement* ». Elle peut exercer ces compétences soit directement, soit par l’intermédiaire de personnes publiques ou privées par voie de convention.

ii. Plusieurs possibilités d’extension des missions de la SGP sont prévues par la loi

Dès la loi du 3 juin 2010 dans sa version initiale, la SGP a eu la possibilité de se voir confier « *par l’État, le Syndicat des transports d’Île-de-France, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d’intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe* » à ses missions principale et complémentaire.

L’ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014⁽¹⁾ a ajouté les articles 20-1 et 20-2 dans la loi de 2010, qui permettent à la SGP de financer ou d’être maître d’ouvrage de projets d’infrastructures ne faisant pas partie du Grand Paris Express mais ayant au moins une correspondance avec celui-ci.

(1) *Prise en application de l’article 8 de la loi n° 2014-1 du 2 janvier 2014 habilitant le Gouvernement à simplifier et sécuriser la vie des entreprises*

2. Les finances de la SGP

a. Les ressources de la SGP

L'article 9 de la loi de 2010 a prévu que la SGP bénéficierait « *notamment des ressources suivantes* » :

- des dotations en capital apportées par l'État : l'idée d'origine était que l'État doterait le capital de la SGP à hauteur de 4 milliards d'euros et que l'EPIC puisse sur cette base lever des emprunts ;
- d'autres dotations, subventions ou participations apportées par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, des établissements publics « *ou toute autre entité* » ;
- des emprunts sur les marchés financiers ;
- les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares ;
- les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens ;
- le produit de « *toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi* ».

Trois recettes fiscales sont affectées, totalement ou partiellement, à la SGP :

- une part de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), créée par la loi du 3 juin 2010 : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP, et a représenté pour la SGP une recette de 60 millions d'euros en 2013 ;
- une taxe spéciale d'équipement, qui est une taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxes sur le foncier, cotisation foncière des entreprises), avec un produit de 117 millions d'euros en 2013 ;
- une part de la taxe locale sur les bureaux, pour un produit de 168 millions d'euros en 2013.

Le 6 mars 2013, le Premier ministre a annoncé plusieurs mesures importantes :

- l'augmentation, à partir de 2014, des recettes fiscales affectées à la SGP, plafonnées à un niveau inchangé depuis 2012 ;

- l'affectation de recettes fiscales supplémentaires (de l'ordre de 150 millions d'euros par an) après les premières mises en service et les premières améliorations constatées de la qualité de service, pour augmenter de 2,5 milliards d'euros sa capacité de remboursement d'emprunts de long terme ;
- une subvention de l'État d'un milliard d'euros si nécessaire, pouvant être engagée à compter de 2015 en fonction des besoins de financement de la SGP.

b. Les dépenses de la SGP

i. De vastes besoins

Selon le rapport d'activité de la SGP pour l'année 2013, et suite aux annonces du Premier ministre du 6 mars 2013, **les dépenses à la charge de la SGP à l'horizon 2030 devraient s'élever, compte tenu du périmètre de sa maîtrise d'ouvrage, à 25,525 milliards d'euros :**

- 22,625 milliards d'euros, coût d'objectif pour la réalisation des nouvelles lignes 15, 16, 17 et 18, ainsi que des prolongements de la ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Saint-Denis-Pleyel d'une part, et au sud d'autre part (Olympiades-Orly) ;
- 450 millions d'euros de contribution de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 au nord de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ;
- 2 milliards d'euros de contribution de la SGP au financement d'opérations du Plan de mobilisation sur la période 2013-2017 ;
- 450 millions d'euros pour l'adaptation des réseaux existants.

Le premier tronçon du Grand Paris Express que la SGP va réaliser est **le tronçon sud de la ligne 15 (Pont de Sèvres – Noisy-Champs)**. L'opération d'investissement a été approuvée par le conseil de surveillance le 15 juillet 2013. Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon fera l'objet d'une opération d'investissement distincte et ultérieure.

S'agissant des acquisitions foncières destinées à l'implantation des lignes et des gares du réseau, le nombre des parcelles et tréfonds à acquérir pour la réalisation des tronçons sous maîtrise d'ouvrage de la SGP est estimé à plus de 5 500, dont 1 800 pour le seul tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs.

ii. Les dépenses de la SGP en 2013

En 2013 la SGP a poursuivi sa « montée en puissance », avec des dépenses de 153,6 millions d'euros, soit le double de leur niveau de 2012 (78,3 millions d'euros).

Les dépenses de fonctionnement ont peu augmenté : l'augmentation totale correspond, pour l'essentiel, à l'accélération forte des dépenses d'investissement, et pour une moindre part, à la montée en charge des subventions de la SGP à des projets liés au réseau de transport du Grand Paris mais conduits par d'autres maîtres d'ouvrage.

Les dépenses d'investissement en 2013 ont atteint 70,3 millions d'euros, contre 11,2 millions en 2012. Le volume des acquisitions foncières a été de 10,4 millions d'euros en 2012, mais de près de 50 millions d'euros en 2013. Il s'agit à ce stade d'acquisitions amiables, les déclarations d'utilité publique permettant les expropriations n'étant pas encore prononcées. D'autre part, suite à l'approbation de l'opération d'investissement du tronçon « ligne 15 sud », les dépenses d'études et d'assistance à maîtrise d'ouvrage se rapportant à ce tronçon sont désormais considérées comme des investissements.

Quant aux subventions versées à d'autres maîtres d'ouvrage, elles se sont élevées à 15,3 millions d'euros en 2013, contre 4 millions en 2012. Elles ont bénéficié aux projets de prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen (pour désaturer la ligne 13) et d'aménagement des stations existantes de la ligne 14. Ces projets sont sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP.

iii. Le budget 2014 de la SGP

S'agissant des recettes, la loi de finances pour 2014 a relevé de 168 à 350 millions d'euros le plafond de la part de taxe sur les bureaux affectée à la SGP. En conséquence, **les recettes prévisionnelles sont de 530 millions d'euros en 2014** : 527 millions d'euros de recettes fiscales (350 millions pour la taxe sur les bureaux du fait de la suppression du prélèvement qui existait au profit de l'ANRU sur le produit de cette taxe, 117 millions pour la taxe spéciale d'équipement, et 60 millions pour l'IFER) et 3 millions de recettes annexes.

Le budget 2014 de l'établissement public prévoit **512 millions d'euros de dépenses : 209 millions d'euros d'investissements (soit le triple du montant 2013), 217 millions de subventions versées à d'autres maîtres d'ouvrage, et 86 millions de dépenses de fonctionnement.**

Les dépenses d'investissement seront ainsi réparties : 104,2 millions d'euros pour les acquisitions foncières (pour les trois-quarts concentrées sur le tronçon sud de la ligne 15), 85,4 millions pour les études de maîtrise d'œuvre sur plusieurs tronçons, 17 millions d'euros d'assistance à maîtrise d'ouvrage, et 2,3 millions pour l'équipement de la SGP elle-même (informatique, mobilier...).

En juillet 2014, le conseil de surveillance a approuvé les opérations d'investissements des lignes 16, 17 sud et 14 nord (dont le coût total est estimé à 3,4 milliards d'euros) et celle de l'acquisition des matériels roulants pour la ligne 15 sud.

Comme les années précédentes, les recettes ont excédé les dépenses en 2013 et 2014, ce qui a permis d'abonder un fonds de roulement. La SGP n'a donc pas eu besoin jusqu'à présent d'emprunter sur les marchés obligataires. Les représentants de la SGP interrogés par vos Rapporteurs ont indiqué que les premiers emprunts devraient intervenir fin 2016 ou début 2017.

iv. Le budget prévisionnel de la SGP pour 2015

Le 24 novembre 2014, le conseil de surveillance de la SGP a adopté le **budget prévisionnel pour 2015, en très forte hausse par rapport à 2014 : 817 millions d'euros de dépenses.**

Cette évolution confirme la montée en puissance des activités de la SGP sur le Grand Paris Express, ainsi que de sa participation aux opérations du plan de mobilisation : le conseil de surveillance a approuvé le même jour la signature de trois conventions de financement d'opérations du plan de mobilisation (119 millions d'euros pour EOLE, 64,8 millions pour le prolongement de la ligne 11 vers Rosny Bois Perrier, et 92,6 millions pour la modernisation du RER A). Ces conventions ont également été approuvées par le conseil régional d'Île-de-France.

Pour 2015, les dépenses de fonctionnement de la SGP s'élèveront à 94 millions d'euros (dont 38 millions pour la réalisation d'études). En section d'investissement :

- 186 millions pour les études de maîtrise d'œuvre et l'assistance à maître d'ouvrage pour les opérations d'investissement du Grand Paris Express précédemment approuvées (essentiellement les lignes 15 sud, 14 nord, 16 et 17) ;
- 166 millions pour les acquisitions foncières ;
- 100 millions pour d'autres travaux préparatoires ;
- 267,5 millions pour les contributions de la SGP au financement de projets placés sous la responsabilité d'autres maîtres d'ouvrage.

Les recettes prévisionnelles pour 2015 s'élèvent à 501 millions d'euros (dont 320 millions au titre de la taxe sur les bureaux ; 117 millions au titre de la taxe spéciale d'équipement ; 60 millions au titre de l'IFER).

C. LA COORDINATION ENTRE LE STIF ET LA SGP

1. Une coordination nécessairement étroite...

La loi relative au Grand Paris est relativement peu disert sur les relations entre le STIF et la SGP. À part les dispositions relatives au schéma d'ensemble du

réseau, seuls les articles 7 et 20 évoquent ou détaillent les relations entre les deux entités.

L'**article 7** précise que la SGP veille au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau « *sans préjudice des compétences du syndicat des transports d'Île-de-France* ».

L'**article 20** détermine quant à lui les propriétaires des différentes composantes du réseau de transport public du Grand Paris, après leur réception par le maître d'ouvrage. **La SGP, jusqu'à sa dissolution, restera propriétaire de l'infrastructure** (les lignes, ouvrages et installations), mais **elle les confiera à la Régie autonome des transports parisiens (RATP)** qui en assurera « *la gestion technique* ». La RATP est en effet le gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France, en vertu de l'article L. 2142-3 du code des transports.

L'attention des Rapporteurs a été attirée, lors de plusieurs auditions, sur le risque que la rédaction de l'article 20 crée en conférant un monopole de la gestion technique du futur réseau à la RATP. Cet acteur pourrait ainsi se trouver en position très favorable pour se voir confier **l'exploitation** des nouvelles lignes, au détriment d'une réelle mise en concurrence entre opérateurs – qui devra être opérée par le STIF. **Une modification de la rédaction de l'article 20 pourrait utilement clarifier la notion de « gestion technique » pour éviter un monopole de fait.**

Contrairement à l'infrastructure, les **matériels roulants** seront transférés **en pleine propriété au STIF**, qui les mettra à la disposition des exploitants de transports publics réguliers de personnes.

Ces deux opérations – usage des infrastructures et transfert de propriété des matériels – donneront lieu à une **rémunération de la SGP**.

La coordination entre le STIF et la SGP est donc nécessairement étroite, d'autant que :

– le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris prévoit les possibilités de connexion du nouveau réseau aux autres réseaux de transport public, dont le STIF est responsable en tant qu'autorité organisatrice ;

– les infrastructures sous maîtrise d'ouvrage de la SGP et celles sous maîtrise d'ouvrage du STIF doivent faire l'objet d'une réflexion commune sur leurs caractéristiques techniques et leurs modalités d'exploitation.

Plusieurs protocoles ont été conclus entre les deux structures pour préciser les modalités de cette coordination. En particulier, la SGP et le STIF se sont accordés sur les modalités d'information réciproque sur leurs projets, et l'avis préalable du STIF est recueilli par la SGP sur divers aspects du projet (notamment

les principales caractéristiques des infrastructures et des matériels roulants). L'article 15 de la loi de 2010 prévoit que le STIF « *est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage [la SGP] pour la réalisation des investissements* » concernant la réalisation du nouveau réseau.

2. ... mais très complexe...

Les auditions menées par les Rapporteurs ont fait apparaître que, sur de nombreux volets, la coopération entre la SGP, le STIF et les autres acteurs fonctionne de manière satisfaisante. Quelques illustrations :

– depuis 2011, pour chacune des gares relevant de la SGP, un comité de pilotage réunit les maires, les présidents d'intercommunalité, les conseils généraux, le STIF, les opérateurs de transport, la SGP et l'État ;

– en mars 2012, la SGP et la RATP ont décidé de regrouper leurs commandes pour l'achat des matériels roulants correspondant au prolongement de la ligne 14, afin d'optimiser les coûts ;

– la SGP, la SNCF, RFF et la RATP ont conclu des conventions d'études sur les gares de correspondance ;

– en septembre 2013, la SGP et les préfetures de police de Paris et des autres départements ont signé une convention relative à la sûreté et à la sécurité du Grand Paris Express ;

– en décembre 2013, la SGP et le Port autonome de Paris ont signé une convention relative à l'utilisation du transport fluvial pour la gestion des approvisionnements et l'élimination des déchets des chantiers ;

– lors de son audition par vos Rapporteurs en avril 2014, le président du directoire de la SGP a indiqué que la SGP et le STIF ont convenu d'un groupement de commandes de matériels roulants pour les lignes 15, 16 et 17 ; il a également signalé qu'un accord sur l'interopérabilité des lignes à Champigny avait été trouvé, de manière à ce que la correspondance, dans cette gare, entre la ligne « SGP » et la ligne « STIF » puisse s'opérer grâce à des quais juxtaposés pour minimiser l'inconvénient que représente une rupture de charge.

Mais la coopération STIF/SGP apparaît particulièrement complexe. Elle s'organise dans le cadre des protocoles précités, par des groupes de travail conjoints géographiques ou thématiques (sur les études de trafic, l'environnement, l'intermodalité, les adaptations du réseau existant...), et par une contribution de la SGP au financement d'études pour plusieurs projets relevant du STIF. Les Rapporteurs ont relevé – pour le déplorer – les problèmes que crée l'utilisation d'outils de modélisation aux résultats divergents pour réaliser les projections et prévisions de trafic.

Les auditions réalisées ont convaincu vos Rapporteurs de la volonté commune de ces deux acteurs d'aboutir à un dispositif de coopération complet et opérationnel, rendu possible par les évolutions législatives qui ont été opérées.

3. ... et dont l'encadrement juridique a été adapté à plusieurs reprises depuis la loi du 3 juin 2010

Le 6 mars 2013, dans sa présentation du « Nouveau Grand Paris », le Premier ministre a annoncé l'unification du « Grand Paris Express » et du « plan de mobilisation pour les transports collectifs » franciliens. **Comme l'ont signalé aux Rapporteurs de nombreuses personnes auditionnées, cette approche intégrée se traduit par un impératif de coordination encore renforcé entre le STIF et la SGP**, d'autant qu'il a été décidé que celle-ci participerait au financement de certains projets du plan de mobilisation et assurerait la maîtrise d'ouvrage d'une partie de la « ligne orange »⁽¹⁾.

Ces évolutions ont nécessité l'adoption de modifications à la loi du 3 juin 2010 :

L'alignement des relations entre le STIF et la SGP sur celles du droit commun qui régissent les rapports entre le STIF et les opérateurs d'infrastructures que sont la RATP et RFF a été opéré par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi « MAPTAM »). Il est désormais précisé que les **missions du STIF en matière de cohérence des programmes d'investissements**, citées à l'article L. 1241-2 du code des transports, ou de **conduite des investissements nouveaux**, citées à l'article L. 1241-4 du même code, ne s'exercent pas seulement dans la limite des compétences de RFF ou de la RATP, mais également **dans la limite des compétences de la Société du Grand Paris**. Il est ainsi pris acte, dans le code des transports, de l'activité de la SGP en matière d'investissements, pour assurer sa cohérence avec les missions du STIF, à l'instar de ce qui existe déjà pour RFF ou la RATP.

L'élargissement des missions de la SGP, pour lui permettre de participer au financement de certaines opérations du plan de mobilisation et d'assurer une partie de la maîtrise d'ouvrage de l'ancienne ligne orange portée par le STIF a été opéré par voie d'ordonnance⁽²⁾, en application de la loi n° 2014-1 du 2 janvier 2014 habilitant le Gouvernement à simplifier et sécuriser la vie des entreprises (articles 7 modifié, 20-1 et 20-2 nouveaux de la loi de 2010).

(1) L'ancienne « ligne orange » correspond désormais à la partie ouest de la ligne 15 et au prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs (voir carte en annexe).

(2) Ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France.

Désormais le STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, sera associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique établis par la SGP (article 4 de la loi de 2010 modifié par la loi « MAPTAM »), ainsi qu'à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la SGP maître d'ouvrage pour la réalisation des opérations d'investissement qu'elle mène (article 15 modifié). L'article 20 a été modifié pour prévoir, s'agissant des matériels acquis par la SGP et qui seront ensuite transférés au STIF, qu'« *en sa qualité de financeur, le Syndicat des transports d'Île-de-France est associé à chaque étape du processus d'acquisition de ces matériels* ».

III. LES SIX LIGNES DU « GRAND PARIS EXPRESS »

A. PRÉSENTATION

Le futur réseau du « Grand Paris Express » se compose de quatre nouvelles lignes de métro, toutes connectées au réseau existant (et désormais numérotées), et du prolongement de deux lignes de métro existantes :

- **La rocade (ligne 15)**, un métro ferré et souterrain de capacité équivalente au métro parisien pour désaturer la zone dense, composée de cinq parties pour un total de 100 km :

Tronçons de la ligne 15	Maître d'ouvrage	Objectif de mise en service ⁽¹⁾
Au sud de Paris : de Pont de Sèvres à Noisy-Champs	SGP	2020
Au nord-est et à l'est : - de Saint-Denis-Pleyel à Rosny-Bois-Perrier - de Rosny-Bois-Perrier à Champigny Centre	STIF	2025 2030
Au nord-ouest : - de Pont de Sèvres à Nanterre - de Nanterre à Saint-Denis-Pleyel	SGP	2025 2027

- **La ligne 16**, de Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs via Le Bourget et Clichy-Montfermeil ; maître d'ouvrage : la SGP ; objectif de mise en service : 2023-2024 ;
- **La ligne 17**, avec la SGP comme maître d'ouvrage, en deux étapes :
 - de Saint-Denis-Pleyel à l'aéroport Roissy-CDG (objectif de mise en service : 2023-2024) ;
 - Roissy-CDG – Le Mesnil Amelot (objectif de mise en service : 2030).
- **La ligne 18** de l'aéroport d'Orly jusqu'à Versailles via le Plateau de Saclay, avec comme maître d'ouvrage la SGP, en deux étapes :
 - Aéroport d'Orly – Massy – CEA Saint-Aubin (objectif : 2023-2024) ;
 - CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers (objectif : 2030) ;

Une extension de la ligne 18 de Versailles jusqu'à Nanterre est envisagée, mais à horizon lointain (au-delà de 2030).

(1) Calendrier présenté par la SGP en septembre 2014 et annexé à la communication du Premier ministre du 13 octobre 2014.

- **Le prolongement de la ligne 14 :**

- au nord : de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP (objectif de mise en service : 2017-2018) ; puis jusqu'à Saint-Denis-Pleyel sous maîtrise d'ouvrage de la SGP (objectif : 2023-2024),
- et au sud : d'Olympiades jusqu'à Orly, avec la SGP comme maître d'ouvrage (objectif : 2023-2024).

- **Le prolongement de la ligne 11** vers l'est jusqu'à Noisy-Champs ; la maîtrise d'ouvrage est confiée au STIF (objectif : 2025).

B. LA RÉÉVALUATION DU COÛT GLOBAL DE L'INFRASTRUCTURE « GRAND PARIS EXPRESS » PAR LE RAPPORT AUZANNET (DÉCEMBRE 2012)

À la date du schéma d'ensemble (2011), le coût total du projet « Grand Paris Express » était évalué à 22,266 milliards d'euros valeur 2008, correspondant à 25,58 milliards d'euros valeur 2012. Sur la base des différentes hypothèses retenues par son rapport sur le calendrier et le financement du projet, présenté en décembre 2012, M. Pascal Auzannet a estimé à 29,93 milliards d'euros, en valeur 2012, le coût actualisé du futur réseau (hors option du tracé de la ligne verte – devenue ligne 18 – passant par l'université de Saint-Quentin-en-Yvelines). La majoration est liée à plusieurs facteurs cumulés :

- a) une augmentation de 3,051 milliards imputable à la dérive monétaire ;
- b) un ensemble de facteurs, que le rapport regroupe sous l'appellation « Coût imputable à l'évolution du projet », et qui comprend notamment :

- un périmètre significativement étendu : par rapport au schéma d'ensemble présenté en 2011, ont été ajoutées la contribution de la SGP au prolongement de la ligne 14 vers le nord, la contribution de la SGP à la ligne orange, la réalisation du tronçon entre Roissy-CDG et Le Mesnil Amelot, la liaison Versailles-Nanterre ;

- un chiffrage du coût réel de quatre gares retenues à titre conservatoire (Maison Blanche-Paris XIII^e, La Courneuve, Nanterre-La Boule, et Chevilly-Trois Communes), et l'ajout d'une gare (Pont Cardinet) ;

- un nouveau dimensionnement des gares de la ligne orange ;

- un chiffrage sommaire à 1,8 milliard d'euros du coût de la connexion du futur réseau au réseau RATP et RER existant, qui n'avait jamais été évalué auparavant.

C. UN PREMIER TRONÇON DE 33 KILOMÈTRES : LA LIGNE 15 SUD

La partie sud de la nouvelle ligne 15 sera le premier tronçon réalisé par la SGP. Elle comporte trente-trois kilomètres de ligne entièrement souterraine, seize gares, un site de maintenance et de remisage des rames (SMR) intégrant le poste de commande centralisé de la ligne 15, un site de maintenance des infrastructures (SMI), et les ouvrages de correspondance avec les gares et stations des réseaux existants. Elle desservira vingt-deux communes situées dans les départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

CARTE DE LA LIGNE 15 SUD (SOURCE : SGP)



Son coût est estimé à 5,286 milliards d'euros hors taxes (aux conditions économiques de janvier 2012), dont 2,1 milliards pour l'infrastructure du tunnel (y compris les ouvrages annexes et le raccordement aux sites de maintenance), 1,84 milliard pour les gares, les ouvrages de correspondance et les ouvrages annexes associés, et 275 millions d'euros pour les sites de maintenance (SMR et SMI).

Le 24 octobre 2012, l'Autorité environnementale a émis un avis sur le dossier d'enquête publique de la SGP, comportant des critiques sérieuses : le dossier, certes volumineux, comportait des lacunes majeures, notamment sur les risques géologiques et hydrauliques du chantier et sur le traitement des déblais. Bien que l'avis de cette Autorité soit purement consultatif, la SGP a complété de manière significative le dossier soumis à l'Autorité, qui a été saisie à nouveau le 7 mai 2013 et **s'est prononcée le 10 juillet 2013, pour constater que le nouveau dossier avait apporté des éléments complémentaires satisfaisants.** Suite à ce second avis, l'enquête publique a pu se dérouler, et selon l'expression du président du directoire de la SGP, les « premiers coups de pioche » seront donnés en 2015.

La SGP a déposé auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) un dossier de demande de prêt, pour un montant envisagé d'un milliard d'euros. La décision de la BEI sur l'octroi du prêt est attendue fin 2014 ou début 2015.

D. LA SÉCURITÉ DU GRAND PARIS EXPRESS : UNE PRÉOCCUPATION PARTAGÉE PAR TOUS LES ACTEURS

Vos Rapporteurs ont auditionné des représentants de la préfecture de police de Paris sur les questions de sécurité liées au Grand Paris Express, dans les trains, dans les gares et dans les sites de maintenance, pour les voyageurs comme pour les personnels. Ce thème a également été abordé lors des entretiens avec les représentants de la SGP.

La problématique de la sécurité comporte trois volets :

- la sécurité du système de transport public lui-même (matériel roulant, signalisation, risques naturels...) ;
- la sécurité civile dans les gares et dans les trains (gestion des risques incendie, des mouvements de panique...) ;
- et la sécurité publique du réseau (risques de malveillance, risque terroriste...).

La répartition des compétences en la matière est complexe : en surface, la préfecture de police de Paris est compétente dans Paris et en petite couronne, alors qu'en grande couronne la compétence incombe aux préfectures de département ; pour tous les réseaux de transport souterrains d'Île-de-France (y compris le futur Grand Paris Express), la compétence relève de la police des transports, placée sous l'autorité du préfet de police de Paris. Un service « Information et Sécurité », également sous l'autorité de ce préfet, a la charge d'élaborer des mesures de prévention.

La problématique de la sécurité est traitée depuis 2011, dans le cadre d'une coopération étroite (un comité de pilotage de la sécurité du Grand Paris) entre la préfecture de région, la préfecture de police, les sept préfectures de département concernées, la SNCF, la RATP et la SGP. Une coopération associe également les services de l'État (DRIEA), les préfets de département et la SGP pour que les questions de sécurité soient prises en compte de manière homogène lors de la délivrance des permis de construire des futures gares.

En septembre 2013 une « **convention de coopération relative à la sûreté et la sécurité publique du réseau de transport public du Grand Paris** » a été conclue entre la SGP, le préfet d'Île-de-France, le préfet de police et les sept préfets de département. Il est prévu que cette convention prendra fin à l'achèvement du réseau.

En amont, **les préoccupations de sécurité sont intégrées dans la conception et la construction des équipements**, dans le respect de la réglementation en vigueur, notamment l'arrêté du 25 juin 1980 sur les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP), la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de

transport, les décrets n° 2003-425 du 9 mai 2003 et n° 2008-1307 du 11 décembre 2008 relatifs à la sécurité des transports publics guidés et le décret n° 2007-1177 du 3 août 2007 relatif aux études de sécurité publique.

Il a été convenu que toutes les gares sous maîtrise d'ouvrage de la SGP donneraient lieu à une étude de sûreté et de sécurité publique (ESSP), même celles dont la taille ne rend pas l'ESSP obligatoire selon la réglementation en vigueur. Des études seront également établies pour les sites de maintenance. La SGP s'est engagée à financer ces études, qui seront réalisées par des cabinets d'audit spécialisés.

Certains problèmes ne sont pas encore réglés, par exemple sur les aménagements devant être obligatoirement intégrés pour la sécurité des personnes à mobilité réduite en cas d'incendie, le respect de la réglementation étant difficile sur les quais dans les petites gares.

Les gares d'interconnexion vont présenter des problèmes spécifiques : l'adjonction de nouvelles installations aux anciennes va engendrer une forte augmentation des flux de voyageurs dans l'enceinte des anciennes gares, ce qui nécessite une révision du dispositif de sécurité de celles-ci.

Il y a également des divergences à surmonter entre la SGP et les services de l'État sur les modalités de la vidéosurveillance qui équipera la totalité des gares ainsi que les trains.

Enfin, **les services de l'État sont préoccupés par l'éventualité d'une pluralité d'opérateurs pour l'exploitation future des lignes** : il reviendra en effet au STIF de confier l'exploitation des services de transport à un ou plusieurs opérateurs, et il sera alors nécessaire de déterminer si les questions de sécurité relèveront de chaque opérateur (et donc de son service interne de sécurité), du gestionnaire de l'infrastructure, ou, ce qui serait sans doute préférable, d'un modèle de sécurité intégré pour l'ensemble du réseau. La perspective d'un morcellement des activités de sécurité n'est pas vue favorablement.

Vos Rapporteurs partagent cette dernière préoccupation, et souhaitent que la solution soit recherchée bien en amont du choix, par le STIF, du ou des futurs opérateurs du réseau, de manière à ce que ce problème fasse l'objet de prescriptions dans son cahier des charges.

IV. L'INDISPENSABLE MAIS DIFFICILE ÉQUILIBRE À ÉTABLIR ENTRE LE RÉSEAU EXISTANT ET LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES

Lors de son audition par les Rapporteurs le 24 janvier 2013, le ministre chargé des Transports Frédéric Cuvillier a distingué, parmi les finalités du projet Grand Paris, **des enjeux de long terme** que sont la desserte banlieue-banlieue, le logement, le développement économique, une nouvelle vision des transports et de l'évolution des villes, **et des préoccupations immédiates** liées à la situation dégradée des réseaux de transport existants. Les attentes des usagers sont si fortes que l'ambition du projet de nouveau réseau ne saurait se réaliser aux dépens de travaux urgents sur le réseau actuel, même si cela crée inévitablement un problème de cohérence de l'ensemble, assorti d'un risque de « compétition pour les financements » bien qu'ils aient en principe des sources de financement distinctes. De plus, cela augmente la complexité du calendrier des chantiers, les deux programmes étant menés en parallèle.

Le réseau de métro du Grand Paris Express aura un effet très bénéfique de désaturation des tronçons centraux des lignes de métro et de RER existantes ; selon la SGP, le nouveau réseau devrait réduire de 5 à 20 %, selon les lignes, la charge des tronçons les plus saturés. Actuellement, les deux lignes les plus saturées sont la ligne 13 du métro et la ligne A du RER (qui assure à elle seule plus du quart du trafic ferroviaire de la région parisienne).

Les acteurs entendus par les Rapporteurs ont souligné le caractère complémentaire, et non concurrent, du « plan de mobilisation » en cours et du Grand Paris Express. **La complémentarité effective et la cohérence d'ensemble dépendront de la qualité des interconnexions entre réseau à venir et réseau existant, et d'une bonne programmation des travaux.** Il serait regrettable par exemple que la construction des nouvelles lignes ait pour « effet pervers » d'aggraver la saturation de lignes existantes – le président du conseil général de l'Essonne a signalé aux Rapporteurs le risque que présenterait la liaison vers Saclay, de « rabattre » des flux de voyageurs sur le RER B, déjà saturé.

Le Grand Paris Express et l'amélioration du réseau existant sont les deux faces indissociables d'un même projet. Traiter les points de saturation et offrir la possibilité de trajets nouveaux sont deux priorités absolues et d'égal niveau. Pour autant, dans un contexte de ressources financières contraintes et de « chevauchement » des programmations, la réalisation du Grand Paris Express est menée parallèlement avec de vastes programmes de modernisation et de rénovation du réseau de transport existant, ce qui **rend très difficile l'articulation** entre la poursuite de programmes déjà engagés, le lancement des travaux des nouvelles lignes et des prolongements de lignes, ainsi que le lancement de nouveaux projets dont le plus important est la liaison directe avec l'aéroport de Roissy.

À ce jour, le calendrier combiné s'établit ainsi :

DATES DE MISE EN SERVICE PRÉVISIONNELLES DES PRINCIPAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Opérations non incluses dans le Grand Paris Express	Grand Paris Express
Entre 2014 et 2017	
<p>Tramways :</p> <ul style="list-style-type: none"> -T8 St-Denis Epinay Villetaneuse (2014) -T6 Châtillon Viroflay (2014-2015) -T1 à l'est – Val de Fontenay (2017)* -T3 Porte d'Asnières (2017)* -Tangentielle nord (tramway Sartrouville – Noisy-le-Sec), phase 1 (2017) -Tangentielle ouest (tramway Saint-Germain-en-Laye – Achères), phase 1 (2017)* <p>Pôles multimodaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Nanterre Université (2015) -Châtelet-Les Halles (2016) -Versailles Chantiers (2016) <p>Transport collectif en site propre Saint-Quentin Orly (2015)</p> <p>Bus à haut niveau de service de Gonesse (2014-2016)</p> <p>Métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, avec deux nouvelles stations (2017) <i>(mi-2019 selon la RATP)</i> - prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, avec quatre nouvelles stations (2017) <i>(mi-2019 selon la RATP)</i> 	
Entre 2018 et 2024	
<p>T4 Clichy-Montfermeil (2018)</p> <p>T7 phase 2 (2018)*</p> <p>Mise en œuvre des schémas directeurs du RER C (2019), du RER A (2022) et du RER B sud (2022)*</p> <p>Tram-train Massy Évry et prolongement à Versailles (2018-2020)*</p> <p>Pôle de Juvisy-sur-Orge (2020)</p> <p>Métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne 4 prolongée à Bagneux, avec deux nouvelles stations (2020) - Ligne 11 prolongée à Rosny-Bois-Perrier, avec six nouvelles stations (2020)* <p>Prolongement du RER E à l'ouest (2020-2022)*</p> <p>Tangentielle nord phase 2 (2023)*</p> <p>Tangentielle ouest phase 2 - Achères (2020)*</p> <p>Barreau ferroviaire de Gonesse (2020)*</p> <p>Tramway Paris-Orly ville (2020) *</p> <p>T10 Antony Clamart (2021)*</p> <p>Prolongement du T1 à Colombes (2018-2023)*</p> <p>T8 sud (2022)*</p> <p>Liaison directe Paris – Aéroport de Roissy CDG (« CDG Express ») (2023)</p>	<p>Ligne 15 Pont de Sèvres – Noisy-Champs (2020)</p> <p>Ligne 14 sud : Olympiades - Orly (2023/2024)</p> <p>Ligne 14 nord : Mairie-de-Saint-Ouen – Saint-Denis-Pleyel (2023/2024)</p> <p>Ligne 16 Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs (2023/2024)</p> <p>Ligne 17 Saint-Denis-Pleyel – Aéroport de Roissy CDG (2023/2024)</p> <p>Ligne 18 CEA – Massy - Orly (2023/2024)</p>
Après 2024	
<p>Tangentielle ouest à Cergy (2025) *</p> <p>Mise en œuvre du schéma directeur du RER D (2025)*</p>	<p>Ligne 11 Rosny-Bois-Perrier - Noisy-Champs (2025)</p> <p>Ligne 15 Saint-Denis-Pleyel – Rosny-Bois-Perrier (2025)</p> <p>Ligne 15 Nanterre – Pont de Sèvres (2025)</p> <p>Ligne 15 Nanterre – Saint-Denis-Pleyel (2027)</p> <p>Ligne 18 Versailles Chantiers – CEA (2030)</p> <p>Ligne 15 Rosny-Bois-Perrier – Champigny (2030)</p> <p>Ligne 17 Aéroport CDG – Le Mesnil Amelot (2030)</p>

(*) Opérations du plan de mobilisation dont le plan de financement n'est pas finalisé.

Sources : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – septembre 2014 ; dossier de presse du comité interministériel sur le Nouveau Grand Paris – 13 octobre 2014

A. DES CHANTIERS PARALLÈLES D'AMÉLIORATION DES RÉSEAUX EXISTANTS

1. Le plan de mobilisation pour les transports en commun en Île-de-France et le plan de régularité

L'amélioration du réseau existant est en cours. Elle passe par le « plan de mobilisation » (qui inclut notamment les schémas directeurs des RER B et C, le prolongement du RER E vers l'ouest et les tangentiels) et par le « plan de régularité ».

L'État, la région, les départements d'Île-de-France et le STIF ont convenu en septembre 2011 d'un programme de 12 milliards d'euros, portant sur des réalisations à court et moyen terme (entre 2013 et 2019) pour, d'une part, accélérer les projets de transport en commun prévus par le contrat de plan État-région 2017-2013 (modernisation des RER, amélioration du Transilien...), et d'autre part, mettre en œuvre un programme complémentaire d'opérations, notamment le prolongement du RER E à l'ouest (EOLE), la tangentielle nord, la poursuite de projets de tramway pour les lignes T1, T3 et T7...

Pour concrétiser les annonces faites par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le « Nouveau Grand Paris » le 6 mars 2013, **un protocole de financement État-région d'Île-de-France a été signé le 19 juillet 2013 dotant le plan de mobilisation de 7 milliards d'euros de crédits d'engagement et 6 milliards d'euros de crédits de paiements sur la période 2013-2017, pour la modernisation et l'extension du réseau existant.** 2,5 milliards d'euros seront financés par la région, 2 milliards d'euros par la SGP (et consacrés en priorité aux prolongements du RER E, de la ligne 14 et de la ligne 11, et à l'amélioration des RER), 1 milliard d'euros par l'État par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 500 millions d'euros par les autres collectivités territoriales et les opérateurs de transport. Une quarantaine de chantiers sont concernés par ce plan, dont trente avaient déjà démarré à la date de sa signature, les autres étant au stade de l'enquête publique. Le plan de mobilisation ne concerne pas uniquement le mode ferré : plus de 850 millions d'euros sont réservés aux lignes de bus, en priorité pour la grande couronne parisienne.

Le président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, M. Jean-Paul Huchon, a salué un plan qui va contribuer à « *tourner la page de vingt ans de sous-investissement chronique sur le réseau francilien* » par un partenariat entre l'État et les collectivités locales, et a estimé que 57 400 emplois seront induits par les chantiers de ce plan d'ici 2017.

Pour compléter le plan de financement, le Premier ministre Manuel Valls s'est engagé le 13 octobre 2014 au **versement par l'État de 1,4 milliard d'euros sur la période 2015-2020 pour le financement du plan de mobilisation** ⁽¹⁾, et à **l'attribution à la région d'Île-de-France de 140 millions d'euros de recettes nouvelles, en 2015, pour le financement de ce plan.**

140 millions d'euros de ressources fiscales nouvelles en 2015 pour le plan de modernisation

En première lecture du projet de loi de finances pour 2015, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement instituant deux nouvelles taxes qui seront perçues au profit de la région d'Île-de-France, et dont le produit sera affecté « *en section d'investissement du budget de la région, en vue de financer les dépenses d'investissement en faveur des transports en commun* ». Il s'agit :

- d'une « *taxe annuelle sur les surfaces de stationnement* », due par les propriétaires de surfaces de stationnement annexées aux locaux à usage de bureaux ou les titulaires d'un droit réel sur celles-ci, et dont le tarif varie selon les communes (le tarif le plus élevé étant appliqué à Paris et aux Hauts-de-Seine) ;

- et d'une « *taxe additionnelle spéciale annuelle* » à la taxe foncière sur les propriétés bâties et à la cotisation foncière des entreprises ; le produit de cette taxe additionnelle sera plafonné à 80 millions d'euros ;

La région d'Île-de-France devrait ainsi disposer en 2015 d'un montant total de 140 millions d'euros de ressources fiscales supplémentaires pour financer les travaux du Nouveau Grand Paris.

Le Sénat a adopté cette disposition sans modification.

Vos Rapporteurs se félicitent de la complémentarité reconnue entre réseau existant et développement du réseau, tout en notant, pour s'en inquiéter, que, si la visibilité sur le financement semble se préciser à horizon 2030 pour le Grand Paris Express, le financement du plan de mobilisation ne semble pas encore finalisé.

(1) Contribution de l'État au volet « transports » du CPER 2015-2020, en cours de négociation.

Les schémas directeurs des lignes de RER

1. Le RER A :

La ligne A du RER est de loin la plus chargée du réseau, avec près de 1,2 million de voyageurs par jour ouvrable, et assure à elle seule plus d'un quart du trafic ferroviaire de la région parisienne. Cette ligne est exploitée conjointement par la SNCF et la RATP ; il y a ainsi partage entre deux gestionnaires d'infrastructure (RFF et la RATP) et entre deux opérateurs de transport (RATP et SNCF). Les trois entreprises ont engagé en 2013 une démarche d'intégration de l'exploitation de la ligne.

Le schéma directeur du RER A a été adopté par le conseil du STIF le 6 juin 2012. Il correspond à un montant total d'investissements sur l'infrastructure de 630 millions d'euros (valeur 2011), auxquels s'ajoutent des investissements en matériel roulant (240 millions), et doit être mis en œuvre sur la période 2013-2022. Entre juin 2012 et juillet 2013, 15 millions d'euros de dépenses ont été réalisées. Le protocole État-région 2013-2017 signé le 19 juillet 2013 prévoit un financement de 225 millions d'ici 2017.

2. Le RER B :

La ligne B est la deuxième ligne la plus chargée du réseau, avec 900 000 voyageurs par jour ouvrable. Comme la ligne A, la ligne B est exploitée conjointement par la SNCF et la RATP. Elle a connu d'importantes évolutions en 2013 : création de la direction de ligne unifiée (DLU), mise en place d'un centre de commandement unique, développement de l'offre B nord+.

Le schéma directeur RER B sud a été adopté par le STIF le 10 juillet 2013. Il propose des investissements à hauteur de 62,7 millions d'euros (euros 2012) sur le court terme et d'environ 445,2 millions d'euros (euros 2012) sur le moyen terme. Il intègre aussi des opérations sur la partie nord de la ligne. Le projet vise à améliorer la co-exploitation de la ligne.

3. Le RER C (540 000 voyageurs par jour) :

Le schéma directeur du RER C a été approuvé par le STIF le 8 juillet 2009, avec des investissements estimés au total à 370 millions d'euros (euros 2008), auxquels s'ajoutent 70 millions affectés à la modernisation des gares. Un financement à hauteur de 326 millions est prévu d'ici 2017. La principale opération se concentre sur le nœud de Brétigny. L'objectif de mise en œuvre est fixé à 2019-2020.

4. Le RER D :

La ligne D est la troisième ligne la plus chargée, avec près de 600 000 voyageurs par jour ouvrable. Le schéma directeur a été adopté le 22 novembre 2006. Le contrat de plan État-région 2007-2013 a permis d'assurer un financement de 133 millions d'euros sur cette période.

Outre le schéma directeur à court terme, comprenant des aménagements qui ont été mis en service en 2013, il est prévu de créer une nouvelle branche du RER D, pour un coût de 290 millions d'euros pour l'infrastructure et de 30 millions d'euros pour le matériel roulant.

Quant au « plan de régularité », il s'agit d'un programme de dix mesures annoncées par le ministre des transports, M. Frédéric Cuvillier, le 21 mars 2013, pour améliorer la fiabilité des transports du quotidien en Île-de-France, afin d'accroître la performance et la régularité des trajets, l'information, l'accueil et le confort des voyageurs. Ce plan inclut des investissements complémentaires d'un montant total de 400 à 500 millions d'euros à réaliser par RFF et la SNCF. Il comprend par exemple des mesures pour assurer la protection de la partie non souterraine du réseau Transilien contre les vols et les dégradations.

2. L'enjeu crucial de l'interopérabilité

L'interopérabilité rend possible la circulation des trains d'une ligne à l'autre sans rupture de charge – ou avec le moins de ruptures de charge possible. Elle exige que certains grands choix techniques soient identiques (ou du moins compatibles) entre les lignes, par exemple les choix relatifs à l'alimentation électrique des trains.

Cette interopérabilité a un coût, matérialisé essentiellement par le coût des interconnexions. **Les interconnexions** comportent les gares de correspondance (à construire ou à agrandir), mais aussi les plans de desserte. Le rapport de M. Pascal Auzannet, très critiqué par ailleurs, a présenté une réévaluation, qu'il a qualifiée lui-même de « *forcément sommaire* », du coût de connexion du futur réseau au réseau existant : les coûts de la connexion au réseau de la « ligne orange » (sous maîtrise d'ouvrage du STIF) avaient déjà été inclus précédemment dans l'estimation du coût total de cette ligne, mais le rapport y ajoute un montant de 1,8 milliard d'euros supplémentaire pour la connexion, aux réseaux RATP et RFF, des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la SGP.

Selon la directrice générale de SNCF Transilien, l'interconnexion entre le futur réseau et le réseau existant est un sujet central mais aussi « *le risque majeur identifié à ce jour* ». **Vos Rapporteurs souhaitent que la répartition du financement des interconnexions, encore inconnue à ce jour, fasse l'objet de clarifications, par exemple en incluant dans le volet « mobilité » du prochain contrat de projets État-région d'Île-de-France une enveloppe affectée à ce sujet.**

À la question de l'interopérabilité est directement liée la solution, désormais actée pour plusieurs lignes, d'un mode de transport « **à capacité adaptée** », avec des gabarits différenciés (taille des trains, longueur des quais...). La plupart des personnes auditionnées ont dit accepter l'idée d'un métro « léger » sur certains tronçons, notamment sur la ligne 18. Le Conseil d'État, consulté sur la compatibilité des évolutions apportées au projet avec le schéma d'ensemble, a estimé que les évolutions envisagées par le Gouvernement (celles annoncées le 6 mars 2013) ne sont pas contraires à la définition du réseau de transport donnée par la loi du 3 juin 2010.

Le choix d'une « capacité adaptée » selon les tronçons ne fait cependant pas l'unanimité. Alors que le président du directoire de la SGP l'a fortement soutenu, arguant des économies possibles et estimant que ce choix est techniquement faisable, le président de RFF s'est exprimé contre le principe même de « capacité adaptée », pour des raisons techniques, et le STIF privilégie la recherche de matériels roulants aux caractéristiques générales proches de celles des trains du RER.

Beaucoup de personnes auditionnées ont déploré les divergences significatives qui existent entre les projections de trafic utilisées par les maîtres d'ouvrage. La question sous-jacente est moins celle du principe même que celle

des choix précis à faire ligne par ligne : **le calibrage de chaque ligne doit être pertinent sur une longue période, et c'est sur ce point que les Rapporteurs ont constaté d'importantes divergences d'appréciation**, liées justement aux estimations des flux de trafic. Il convient donc de ne pas sous-estimer les flux à terme.

B. LA DESSERTE DES AÉROPORTS

1. La desserte de l'aéroport d'Orly

Dans le futur réseau de transports publics du Grand Paris, l'aéroport d'Orly sera à la convergence de deux lignes, avec la station terminus de la ligne 14 prolongée reliant l'aéroport au centre de Paris et la station terminus de la ligne 18 le reliant à Massy, Saclay et Versailles.

La gare « Orly » du Grand Paris sera donc une double gare, implantée entre les deux terminaux de l'aéroport. Le 13 octobre 2014, le Premier ministre a annoncé que le prolongement de la ligne 14 vers le sud jusqu'à Orly sera réalisé en 2024.

La question de l'implantation d'une gare TGV à proximité d'Orly est encore en suspens. Elle s'inscrit dans le **projet d'interconnexion des lignes ferroviaires à grande vitesse au sud de l'Île-de-France**, qui vise à réaliser un « barreau » de ligne nouvelle reliant la LGV Atlantique aux LGV sud-est, est-européenne et nord pour éviter que des TGV continuent de circuler sur la ligne classique de grande ceinture empruntée par le RER C et les trains de fret.

Ce projet est mentionné dans l'article 2 de la loi du 3 juin 2010, qui indique que le schéma de réseau du Grand Paris fera mention de « *la possibilité de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par TGV Roissy-Charles-de-Gaulle-Chessy-Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly* ».

Le débat public sur ce projet d'interconnexion s'est achevé en mai 2011, le coût étant estimé entre 1,4 et 3,3 milliards d'euros aux conditions économiques de 2010. En septembre 2011, RFF a retenu le principe de création d'une gare nouvelle connectée à l'aéroport d'Orly. La commission « Mobilité 21 » ayant placé le projet d'interconnexion sud-francilien parmi les « secondes priorités » de son scénario, le calendrier du projet demeure incertain. Il serait toutefois regrettable que cette gare TGV à Orly ne voit pas le jour, d'autant qu'un contrat de développement territorial (CDT) a été conclu sur le territoire de Sénart.

2. Le projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport de Roissy : le « Charles-de-Gaulle Express »

a. Une liaison nécessaire et complémentaire

Aujourd'hui la desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle depuis Paris (gare de l'Est) est assurée par le RER B. Ce n'est pas une desserte rapide, elle présente des problèmes de sécurité pour les voyageurs, et elle n'offre pas des conditions de confort et de régularité suffisantes. La desserte routière par l'autoroute A1 est fortement saturée.

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a prévu qu'un décret en Conseil d'État définirait « les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle et Paris. » La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris fait expressément référence à cette liaison ferroviaire spécifique, en introduisant une contrainte : la construction de cette liaison ne pourra donner lieu à aucune subvention de l'État.

L'article 2 de la loi du 3 juin 2010 dispose que le réseau de transport public du Grand Paris « relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles [...] de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux ». Dans le schéma global prévu par la loi sur le Grand Paris dans sa version initiale « coexistent » donc le réseau existant (qui comporte une desserte de l'aéroport de Roissy par le RER B) et deux projets de desserte de l'aéroport de Roissy : celle par le futur « métro automatique de grande capacité en rocade » et la liaison directe dédiée prévue par la loi de 2006.

La desserte de l'aéroport Roissy–Charles-de-Gaulle par un transport collectif à haut niveau de performance constitue un enjeu déterminant pour la compétitivité économique de Paris et de sa région. De plus, les perspectives de développement et de compétitivité à l'échelle mondiale de l'aéroport lui-même sont étroitement liées à l'amélioration des conditions de sa desserte.

Une telle liaison est nécessaire pour répondre aux besoins spécifiques des passagers aériens (les passagers étrangers devraient représenter 50 % des usagers de la nouvelle liaison expresse). **Vos Rapporteurs sont convaincus qu'elle ne viendra pas « concurrencer » mais compléter** la liaison existante (le RER B nord) et la future ligne 17 du Grand Paris Express.

La ligne 17 desservira en effet les aéroports de Roissy (avec deux gares) et du Bourget (une gare dédiée), mais avec plusieurs arrêts intermédiaires et une correspondance à Saint-Denis-Pleyel. Avec cinq arrêts entre Pleyel et Roissy, la ligne 17 permettra d'assurer la desserte de deux zones à fort potentiel de développement économique que constituent le Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions.

En revanche, la desserte dédiée à l'aéroport de Roissy devrait être directe entre Paris *intra-muros* et l'aéroport, avec une tarification particulière, des équipements et des services adaptés à la clientèle de l'aéroport (information sur les horaires de départ et d'arrivée des avions, rames conçues pour transporter les bagages...). Une telle liaison, pouvant être effectuée en vingt minutes, permettrait de désaturer la liaison autoroutière et d'affirmer la vocation première de « train du quotidien » du RER B qui est de transporter les voyageurs franciliens avec un nombre d'arrêts importants.

b. Un projet abandonné...

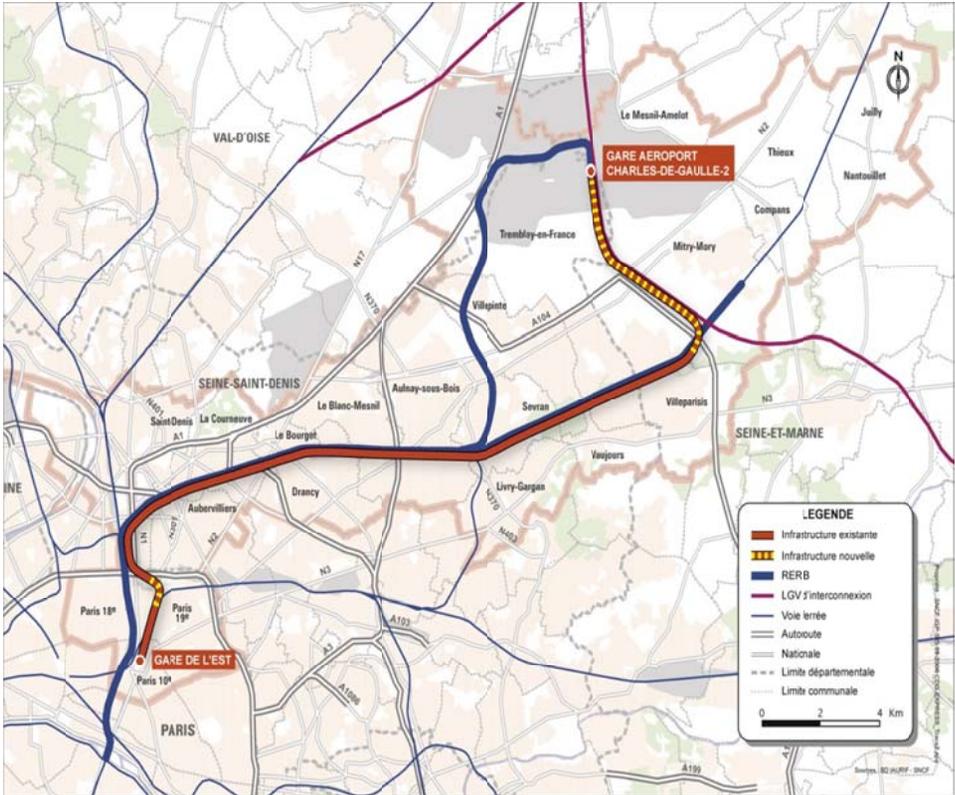
Le projet « CDG Express » a fait l'objet d'un débat public en 2003 et d'une déclaration d'utilité publique le 19 décembre 2008, par un arrêté qui a été prorogé pour cinq années supplémentaires le 2 décembre 2013.

Dans le cadre de la procédure d'attribution de la concession de la liaison CDG Express engagée en 2006, un groupement conduit par Vinci a été désigné concessionnaire pressenti en 2009 pour réaliser ce projet d'un coût d'investissement global d'environ 1 milliard d'euros (valeur 2009). Le contexte, notamment économique et financier, n'a toutefois pas permis de mener à bien l'opération dans un délai raisonnable et dans les conditions initialement envisagées par la procédure. Les négociations avec le groupement ont donc été arrêtées fin 2011.

Après cet échec de la procédure de mise en concession, sur la base des recommandations du préfet de la région d'Île-de-France, Réseau Ferré de France (RFF) et Aéroports de Paris (ADP) ont mené des études juridiques et économiques examinant les conditions de relance du projet. Ces études, remises à l'État mi-2013, ont mis en avant plusieurs scénarios de relance. Un accord interministériel est intervenu en décembre 2013 pour poursuivre les études du schéma impliquant notamment de manière plus directe Aéroports de Paris, principal bénéficiaire de la liaison.

c. ... puis relancé

➤ *Le nouveau schéma*



Le nouveau schéma, proposé par ADP et RFF, a deux caractéristiques essentielles :

– d’une part, la mobilisation de l’expertise des deux gestionnaires d’infrastructure nationaux concernés, Réseau ferré de France ⁽¹⁾ et Aéroports de Paris, afin de gérer des interfaces techniques complexes en milieu très dense pour la construction des ouvrages nécessaires au projet, notamment au droit du raccordement des faisceaux ferroviaires nord et est (la « virgule ») et à l’arrivée de la ligne nouvelle dans l’aéroport ;

– d’autre part, la séparation des missions, et donc des risques associés, de construction et d’exploitation de la liaison.

(1) Il convient de noter qu’au 1^{er} janvier 2015 Réseau ferré de France va fusionner avec deux branches de la SNCF (branche Infra et DCF) pour former le gestionnaire d’infrastructure unifié « SNCF Réseau », en application de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Il consiste précisément à :

– confier à une société de projet constituée par RFF et ADP, éventuellement accompagnés d'un tiers investisseur, la conception, la construction, le financement, la maintenance et le renouvellement de la ligne CDG Express ;

– faire assurer distinctement l'exploitation de la ligne, c'est-à-dire le service public de transport de personnes, par un opérateur désigné selon les règles en vigueur lors de l'attribution du service ;

– confier la mission de gestionnaire délégué de l'infrastructure CDG Express directement à RFF ou à la société de projet, à charge pour cette dernière de déléguer cette mission à RFF.

Le partenariat entre l'État, ADP et RFF s'est concrétisé, le 28 mai 2014, par la constitution d'une société d'études commune dotée d'un budget de 12 millions d'euros afin de réaliser les études de trafic et de modélisation économique de la liaison, en tenant notamment compte de l'impact du Grand Paris Express. Les études d'avant-projet ont également été lancées et permettront de réévaluer les coûts du projet.

Le calendrier prévisionnel de réalisation de la liaison prévoit un démarrage des travaux de construction en 2017, pour une mise en service fin 2023. Un coordinateur interministériel, M. Vincent Pourquery de Boisserin, a été désigné le 8 novembre 2014 pour veiller au respect de ces délais et au bon déroulement du projet. La candidature officielle de Paris à l'organisation de l'Exposition universelle de 2025, annoncée par le Président de la République le 6 novembre 2014, constitue un facteur majeur en faveur de la réalisation du projet. **Il faut espérer que le processus complexe d'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire, avec la complète réorganisation de RFF qu'elle implique, ne constituera pas un facteur de retard.**

➤ *Un plan de financement encore incertain*

Le coût de conception et de construction de l'infrastructure de la liaison CDG Express est estimé à 1,645 milliard d'euros, hors matériel roulant. En plus de l'apport en fonds propres des partenaires, le financement de cet investissement devrait être réalisé grâce à la dette contractée auprès de prêteurs (privés comme publics), tels que la Caisse des dépôts et consignations (CDC) ou la Banque européenne d'investissement (BEI). **L'article 2 de la loi du 3 juin 2010 dispose que la construction de cette liaison « ne donnera lieu à aucune subvention de l'État ».**

Les premières analyses réalisées par ADP et RFF en 2013 ont estimé que le chiffre d'affaires optimum serait atteint avec un billet à 24 euros aux conditions économiques de 2023, date prévisionnelle de mise en service de la liaison. Néanmoins, le projet afficherait un taux de rentabilité intrinsèquement faible, qui

ne permettrait pas de couvrir de façon satisfaisante les risques inhérents à la réalisation d'un projet aussi complexe. De plus, la perspective d'un endettement supplémentaire pour RFF est difficilement soutenable, sa dette dépassant à ce jour 30 milliards d'euros.

Dès lors, selon le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, une ressource complémentaire apparaît nécessaire à ce stade des évaluations ; celle-ci pourrait prendre la forme d'une taxe sur les billets d'avion des passagers aériens au départ et à l'arrivée de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, hors correspondance, c'est-à-dire les bénéficiaires directs de l'infrastructure réalisée. Les services du ministère évaluent à 1 euro par billet le montant de taxe nécessaire au bouclage financier du projet. Lors de son audition par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale le 22 juillet 2014, M. Augustin de Romanet, président d'Aéroports de Paris, a estimé que *« pour boucler le financement de ce projet, une « contribution » d'un euro par passager – passagers origine et destination uniquement – sera nécessaire à partir de 2023. »*

L'ensemble de ces évaluations doit toutefois être encore confirmé par les travaux de la société d'études, dont les premiers résultats sur les trafics et la réévaluation des coûts sont attendus pour début 2015. Ils permettront de préciser le modèle économique et financier du projet, d'affiner le niveau de recettes de billetterie attendu et, par voie de conséquence, de préciser le montant des redevances d'infrastructures ainsi que le niveau éventuel de la taxe sur les billets des passagers aériens nécessaire. Cela permettra notamment aux services de la Commission européenne de statuer sur la compatibilité des principes économiques du projet, notamment la taxe aéroportuaire, avec les règles communautaires.

Le projet CDG Express figure parmi les dossiers que le Gouvernement français a adressé à la Commission européenne et à la Banque européenne d'investissement (BEI) pour être intégrés à la mise en œuvre du plan de mobilisation de 300 milliards d'euros d'investissements publics et privés annoncé par le nouveau président de la Commission européenne, M. Jean-Claude Juncker, dont les détails ont été annoncés le 26 novembre 2014.

Vos Rapporteurs invitent le Gouvernement à faire valoir auprès de la Commission européenne et de la BEI la « valeur ajoutée » européenne du projet Grand Paris et du projet CDG Express, pour obtenir les financements européens qui pourraient s'avérer indispensables pour finaliser les plans de financements.

3. Améliorer les liaisons routières vers les aéroports

Il faut par ailleurs signaler, comme l'ont fait tant l'Association des usagers des transports d'Île-de-France que le président d'Aéroports de Paris lors de leurs auditions par vos Rapporteurs, que la question de la desserte des aéroports n'a pas seulement une dimension ferroviaire : les liaisons routières vers chacun des deux aéroports doivent être intégrées à la réflexion.

Parallèlement au double chantier ferroviaire (Grand Paris Express et CDG Express), des travaux sont en cours pour améliorer la desserte routière de l'aéroport de Roissy. Financé par l'État et la région, un contournement routier est en cours de réalisation. D'autre part, dans ses annonces du 13 octobre 2014, le Premier ministre a indiqué qu'au premier semestre 2015 des voies dédiées aux bus et aux taxis seront créées sur l'autoroute A1.

La réalisation du projet de CDG Express est d'autant plus nécessaire que le réseau autoroutier présente un risque de saturation accrue du fait de l'implantation récente près de l'aéroport d'un centre commercial, Aéroville, ainsi que du développement de deux projets, l'un le long de l'A1, Europa City, l'autre dans la zone du Bourget, qui devraient conduire à une augmentation supplémentaire du trafic.

L'accessibilité routière d'Orly est nettement meilleure que celle de Roissy, d'autant que la distance par rapport au centre de Paris est inférieure. En 2009 le choix modal des passagers aériens d'Orly se portait sur les modes routiers à 73,6 % (autobus et autocar : 16,2 % ; taxi : 29,3 % ; voiture : 34,3 %). Plusieurs projets de bus en site propre locaux sont à l'étude.

C. QUELLE PLACE POUR LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ?

Le Grand Paris Express viendra désaturer et compléter les transports guidés existants et simplifier les déplacements de pôle à pôle en dehors de Paris, mais ne desservira pas tous les territoires actuellement peu ou pas desservis par les transports collectifs guidés – en particulier en grande couronne.

Le réseau de lignes de métro « Grand Paris Express », avec à terme ses quatre nouvelles lignes, et le réseau existant prolongé et amélioré ne constituent pas à eux seuls, malgré leur ampleur et leurs performances attendues, la solution aux besoins toujours croissants de mobilité en Île-de-France – et ne sont d'ailleurs pas présentés comme tels par les acteurs de leur planification et de leur construction.

Pour autant, **vos Rapporteurs s'interrogent sur la place qui est réellement faite, dans les réflexions collectives sur la mobilité, à l'intermodalité et aux modes de transport non ferroviaires ou guidés.** Il est indispensable que la réflexion sur le Grand Paris des transports ne soit pas « uni-modale » et que, en particulier, le raccordement du Grand Paris Express au réseau routier et autoroutier soit assuré efficacement au niveau des gares.

S'il semble assuré que l'intermodalité est intégrée activement dans la construction et l'aménagement des gares du Grand Paris Express, encore faudra-t-il s'assurer que des moyens suffisants y seront consacrés. D'autre part, il est nécessaire de doter effectivement le « Nouveau Grand Paris » d'un volet « mobilité routière durable » et de concrétiser la vision d'un « Grand Paris jusqu'à la mer ».

1. Grand Paris et mobilité routière

Le problème des liaisons routières a été évoqué par plusieurs personnes auditionnées, pas seulement s'agissant des liaisons vers les aéroports. Ainsi le président-directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay a estimé que la question du transport routier est négligée dans le projet global qu'est le Grand Paris.

La question de la mobilité routière inclut trois problématiques : les infrastructures routières (nombre, entretien, opportunité de voies dédiées au transport collectif), le nombre et la qualité des services de transports en commun routiers, et l'interconnexion route-rail.

Les représentants de Keolis auditionnés par les Rapporteurs ont évoqué la question du réseau des gares routières, en indiquant que le STIF s'est saisi du sujet et a établi en 2009 un schéma directeur des gares routières⁽¹⁾. Ils ont fait valoir qu'il serait nécessaire, au-delà du réseau de transport « Grand Paris Express », de développer de manière significative, d'une part, les « parcs relais » autour des gares, et, d'autre part, les petites lignes de bus en grande couronne, notamment pour « rabattre » les voyageurs sur les gares du Grand Paris Express, avec une harmonisation des horaires de ces bus avec ceux du métro. Selon Keolis, une ligne de bus de ce type nécessite une dizaine de bus, pour un coût de 1,4 million d'euros par an pour l'exploitation et l'amortissement, et permet de transporter environ 8 000 personnes par jour.

Vos Rapporteurs soutiennent le développement de lignes de bus pour les trajets banlieue-banlieue en complément des infrastructures du Nouveau Grand Paris, en soulignant que ce développement ne passe pas seulement par un accroissement du nombre de lignes ou de leur fréquence, mais aussi par un « verdissement » des flottes de véhicules utilisés, pour être cohérent avec les exigences de développement durable.

2. Le Grand Paris jusqu'à la mer

L'article 2 de la loi du 3 juin 2010, qui définit les objectifs et les caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, dispose que « *les grands ports maritimes du Havre et de Rouen (...) constituent la façade maritime du Grand Paris* » et que « *la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire* » entre ces deux ports et le port de Paris « *est un objectif d'intérêt national* ».

En janvier 2012 a été créé HAROPA, groupement d'intérêt économique réunissant les trois ports. En avril 2013, le Gouvernement a désigné un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, M. François Philizot, président un comité directeur comprenant un préfet coordonnateur et les présidents des conseils régionaux des trois régions concernées. L'objectif annoncé est

(1) Il existe actuellement 200 gares routières en Île-de-France, dont les deux-tiers en grande couronne.

l'élaboration, d'ici la fin de l'année 2014, d'un schéma stratégique d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine à l'horizon 2030, sur la base duquel sera conclu **un contrat de plan interrégional État-régions pour la période 2015-2020** ⁽¹⁾. Deux des projets majeurs qui ont ainsi vocation à être soutenus sont la ligne ferroviaire Paris-Normandie et le port d'Achères ⁽²⁾.

Le projet de développement de la vallée de la Seine est, selon les termes employés par M. Philizot, « *un enfant du Grand Paris* » ⁽³⁾ : le projet « Grand Paris » a amené à une réflexion, dans laquelle la DATAR a joué un rôle important qu'a évoqué le Délégué interministériel Eric Delzant lors de son audition par vos Rapporteurs, sur le cadre géographique dans lequel devrait s'inscrire le développement économique de l'agglomération parisienne, avec un consensus sur la nécessité d'y inclure un débouché maritime, pour la circulation des personnes et des marchandises (y compris pour le transport des matériaux de construction et l'évacuation des déblais des chantiers du Grand Paris).

(1) Le 19 novembre 2014, le comité directeur a annoncé que le schéma stratégique sera publié en même temps que le contrat de plan interrégional État-régions en janvier 2015.

(2) Voir page 92.

(3) Interview de M. François Philizot, Acteurs Publics TV, 9 juillet 2014.

DEUXIÈME PARTIE : LES GARES DU GRAND PARIS, AU CROISEMENT DES ENJEUX

L'Île-de-France compte actuellement 383 gares pour le Transilien, 65 gares RER-métro, 300 stations de métro, les 6 gares parisiennes et 3 gares TGV en grande couronne (Roissy, Massy et Marne-la-Vallée). La mise en œuvre du Nouveau Grand Paris va comporter un volet « gares » composé des 72 gares reliées par les 200 kilomètres du Grand Paris Express et de chantiers sur des gares situées sur d'autres lignes (par exemple le futur pôle de correspondance Rosa Parks sur le prolongement ouest du RER E).

Les 72 gares du Grand Paris Express vont vocation à ne pas être de simples « stations » mais des sites structurés, innovants, incluant des services et des commerces. Une gare est un ensemble immobilier constituant un parcours qui relie des trains aux espaces publics et aux équipements de la ville, ainsi qu'à d'autres moyens de transport. Tous les acteurs auditionnés ont indiqué que les gares donnaient lieu à une démarche de réflexion et de conception particulière au sein du projet global « Grand Paris » : elles formeront une « nouvelle génération de gares ».

Ces gares « cristallisent » tous les défis du Grand Paris : le défi d'un nouveau réseau de transport en commun qui doit s'articuler avec le réseau existant, le défi de l'évolution de la mobilité en Île-de-France et du développement indispensable de l'intermodalité, les enjeux fonciers et d'aménagement urbain, les défis techniques et les problèmes de gouvernance.

I. L'ACQUIS : LE NOMBRE DE GARES ET LEUR LOCALISATION

Si les objectifs de mise en service des différentes lignes sont atteints (lignes 15, 16, 17 et 18, et prolongements des lignes 11 et 14), le Grand Paris Express comptera 72 gares en 2030 (ou 73 si une gare de la ligne 18 est implantée à Saint-Quentin-Université).⁽¹⁾

Le nombre de gares du futur réseau Grand Paris Express est donc connu, et leur localisation est désormais actée. 57 gares sont à réaliser par la SGP (58 si l'on inclut Saint-Quentin-Université), et les 15 autres par le STIF.

Pour autant, certains choix de localisation ont été fortement critiqués lors des auditions. Par exemple, le président du conseil général de Seine-et-Marne a déploré que, pour la gare du Vert de Maisons (ligne 15 sud), l'option retenue ait

(1) L'éventuel prolongement supplémentaire de la ligne 18 de Versailles à Nanterre ajouterait à cette liste une gare (à Rueil), et l'éventuelle branche supplémentaire de la ligne 15 depuis Les Grésillons jusqu'à Nanterre ajouterait deux gares (La Garenne-Colombes et Colombes). A ce stade, la réalisation de ces tronçons n'est envisagée qu'à un horizon au-delà de 2030.

été la localisation sur une gare existante, qui n'offre pas assez d'espace pour construire les voies nécessaires aux interconnexions envisagées avec le RER et le réseau Transilien ; les représentants de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France et le président de RFF ont formulé le même regret.

Chaque gare doit donner lieu au préalable à de nombreuses études, pour préciser les dimensions de la « boîte de gare » (ouvrage accueillant le volume des quais) et celles du bâtiment d'accueil des voyageurs (l'« émergence »), mais aussi pour l'implantation des ouvrages annexes (puits de départ et de sortie des tunneliers...), pour évaluer les emprises des chantiers, les coûts et les délais prévisionnels. Réaliser ces études est très complexe, car elles doivent prendre en considération plusieurs hypothèses concernant par exemple la position des terminus intermédiaires et des « fourches », ou concernant la longueur et les intervalles des trains. De plus, la conception et la construction de chaque gare doivent adapter les ambitions générales du projet au contexte local, par exemple pour dimensionner les surfaces commerciales situées à l'intérieur de chaque gare ⁽¹⁾.

Si la localisation des gares et des sites de maintenance et de remisage est désormais actée, les Rapporteurs notent que la question de leur dimensionnement est encore loin d'être tranchée.

II. LES PROBLÉMATIQUES

A. LA TYPOLOGIE DES GARES

Bien que conçues et réalisées dans une démarche globale, les gares du Grand Paris Express seront nécessairement très hétérogènes. Plusieurs typologies doivent être combinées, avec plusieurs critères de différenciation, puisque l'on trouvera par exemple :

– des **gares entièrement nouvelles**, à concevoir intégralement, et des **gares du réseau existant** qu'il faudra redimensionner pour accueillir le nouveau réseau ;

– les **gares de centre-ville** s'intégreront dans des environnements urbains déjà existants, dans des quartiers constitués et denses imposant de fortes contraintes d'insertion, tandis que les gares que la SGP qualifie de « **nouvelles centralités** » créeront, dans des projets de développement urbains en cours ou envisagés, une dynamique ;

– **un classement par degré de risques** (et donc d'exigences) de sécurité et de sûreté, que la SGP et les services de la préfecture de police ont réalisé dans le cadre du traitement global des questions de sécurité du Grand Paris Express (*voir pages 36-37*) ;

(1) Selon la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, les 57 gares sous maîtrise d'ouvrage de la SGP totaliseront entre 25 000 et 30 000 mètres-carré de surfaces commerciales (« Les gares du Grand Paris – nouvel enjeu économique pour la métropole », novembre 2012).

– **les gares en surface et les gares souterraines** – dont certaines seront très profondes – ne posent pas les mêmes problèmes de conception et de réalisation. Ainsi, les gares souterraines profondes soulèvent des problèmes techniques considérables pour assurer leur évacuation en cas d'accident. La profondeur de la future gare de Villejuif-Gustave Roussy illustre d'autres problèmes techniques, liés à la nappe phréatique ;

– **des gares « simples » et des gares de correspondance** : comme indiqué plus haut, les interconnexions comprennent d'une part, ces gares, et d'autre part, les plans de desserte. Les choix de desserte influent directement sur le dimensionnement de ces gares. Selon les représentants de SNCF Transilien, cette question des choix de desserte (faut-il faire arrêter chaque train dans toutes les gares de sa ligne ?) n'est pas encore convenablement prise en considération à ce jour.

Parmi les gares de correspondance on trouve les **grandes gares « emblématiques »** du Grand Paris, au premier rang desquelles la gare de Saint-Denis-Pleyel, qui constitue à elle seule un véritable défi technique : or les Rapporteurs ont relevé lors des auditions que des incertitudes inquiétantes existent sur sa faisabilité technique, notamment selon les associations d'usagers des transports.

Parmi les 57 gares dont est chargée la SGP, on compte 22 gares de correspondance avec le Réseau ferré national (RFN) géré par Réseau Ferré de France, et 12 gares de correspondance avec le réseau de la RATP (métro et RER). **S'il est acté que la SGP doit fournir 30 % du financement pour l'aménagement des correspondances, des incertitudes demeurent, tant sur le chiffrage précis des travaux nécessaires que sur les sources de financement complémentaires.** RFF a d'ores et déjà indiqué qu'il investira, comme il le fait habituellement, dans les interconnexions les surplus de recettes de péage engendrés par la circulation de RER supplémentaires.

Selon le président du directoire de la SGP, M. Philippe Yvin, il n'est pas indispensable de chercher une solution globale dans l'immédiat, une démarche pragmatique, une solution au cas par cas, permettraient d'échelonner les travaux. **Vos Rapporteurs expriment cependant leur inquiétude sur ce point, une meilleure visibilité est indispensable, même si la construction des gares, comme celle des lignes, sera étalée dans le temps.**

La future gare Saint-Denis-Pleyel

Gare emblématique et nœud majeur du Grand Paris Express, elle sera située sur le territoire de Saint-Denis, et connectera les lignes 14, 15, 16 et 17 du métro et la ligne D du RER (et sera à environ 250 mètres de l'accès à la ligne 13 du métro, qui sera accessible à pied). La faisabilité de création d'un arrêt de la ligne H du Transilien en gare de Stade de France – Saint-Denis (RER D) est par ailleurs en cours d'étude, sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

Le choix du site s'est fait en collaboration avec les villes de Saint-Denis et de Saint-Ouen, et l'agglomération Plaine Commune. 250 000 voyageurs devraient, à terme, fréquenter la gare de Saint-Denis-Pleyel chaque jour. L'objectif pour sa mise en service est fixé à 2023, et son coût est estimé entre 200 et 300 millions d'euros. Le plan de financement n'est pas encore finalisé.

Actuellement, deux pôles de transport en commun non reliés entre eux sont implantés dans cette zone : à l'ouest du faisceau de voies ferrées issu de Paris-nord, la station de métro Carrefour Pleyel de la ligne 13 et trois lignes de bus, et à l'est, la gare Stade-de-France – Saint-Denis du RER D également desservie par trois lignes de bus. La réalisation du pôle Saint-Denis-Pleyel va comporter la construction d'une passerelle de près de 300 mètres de long, au-dessus des voies ferrées, entre ces deux pôles existants.

Les difficultés techniques de construction sont considérables. Trois tunnels, quatre niveaux en sous-sol et trois niveaux en surface sont prévus, ainsi que des voies piétonnes et cyclables autour du bâtiment. L'amplitude de la dénivellation entre les quais des différentes lignes est une source de difficulté. Le chantier devra, d'autre part, gérer des quantités importantes de terres polluées.

Selon le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré par la SGP, la gare disposera d'au moins deux accès voyageurs, et sera desservie à terme par six lignes de bus. Au rez-de-chaussée seront intégrés plusieurs commerces, un commissariat de police, une consigne à vélos...

La future gare se trouve dans le périmètre du contrat de développement territorial « Territoire de la culture et de la création », et son implantation va conditionner la réalisation de la vaste zone de développement économique de 70 hectares prévue par ce CDT.

B. DES « GARES DE TOUS LES TRANSPORTS »

L'indispensable dimension d'intermodalité est-elle suffisamment prise en compte à ce stade ? Sur ce point, les Rapporteurs tirent des auditions un bilan mitigé.

L'article 2 de la loi du 3 juin 2010 dispose que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris devait prendre en compte l'intermodalité, *« de sorte que, sans préjudice des compétences du STIF 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 de véhicules légers autour des gares »* ; il devait aussi mentionner *« l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares »*. Toujours sans préjudice des compétences du STIF, la SGP doit veiller *« au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau »*.

L'objectif d'intermodalité est donc clairement reconnu – mais également la complexité de sa réalisation du fait du grand nombre d'acteurs chargés d'y contribuer (STIF, SGP, collectivités, SNCF, RATP...). De plus, il est indispensable, pour que la multi-modalité soit effective, que **l'information** adéquate soit fournie aux voyageurs : sur ce point, les auditions ont fait apparaître une prise de conscience satisfaisante des différents acteurs. En revanche, selon les représentants de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France, lors des débats publics qui ont été organisés la question de l'intermodalité a été abordée de manière insuffisante.

L'extension des compétences du STIF à l'ensemble des enjeux de mobilité en Île-de-France, prévue par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, place le STIF « en première ligne » pour évaluer les besoins de « rabattement » des voyageurs vers les gares du Grand Paris, en particulier vers les gares d'interconnexion. Vos Rapporteurs espèrent que le STIF y consacrera toute l'attention et tous les moyens nécessaires, notamment, comme proposé plus haut, pour créer ou développer des parcs relais et le maillage par lignes de bus en grande couronne.

La **spécificité des gares de bout de ligne** a été soulignée par le président du Conseil général de Seine-et-Marne, avec les exemples de Noisy-Champs et du Mesnil-Amelot : ces gares se situent sur des territoires en fort développement et vont « capter » des populations diffuses ; **il faudrait donc sur-dimensionner leur intermodalité, notamment la taille des parcs de stationnement des voitures.**

C. DE LA GARE AU TERRITOIRE

L'implantation de gares nouvelles aura-t-elle un impact comparable à celui qu'a eu, par exemple, l'arrivée de la ligne A du RER à Marne-la-Vallée en 1977 ? Lorsqu'une nouvelle gare ferroviaire ou une station de tramway est créée, le réaménagement du tissu urbain par la construction de nouvelles voies d'accès, l'installation d'équipements publics, l'ouverture de commerces, la construction de logements et de bureaux, changent le visage des quartiers. L'attractivité peut s'en trouver considérablement renforcée – mais il est probable que l'arrivée d'une gare ne stimulera pas avec la même ampleur l'attractivité de toutes les communes concernées. Pendant la durée des chantiers, les nuisances peuvent être importantes pour les riverains, mais la valeur des biens immobiliers aux alentours devrait augmenter.

Plus des deux tiers des gares du Grand Paris Express sont concernées par des projets immobiliers connexes de construction de logements, bureaux, commerces et équipements en surplomb et à proximité immédiate des gares elles-mêmes.

Une soixantaine des gares du Grand Paris Express sont situées dans les périmètres des « contrats de développement territorial » (CDT), et sont ainsi pleinement intégrées à la démarche d'aménagement des territoires qui est « l'autre pilier » du Grand Paris.

TROISIÈME PARTIE : DONNER VIE AU GRAND PARIS, AU-DELÀ DU RÉSEAU DE TRANSPORT ET GRÂCE À LUI

I. LA CONTRACTUALISATION DE « PROJETS DE TERRITOIRE » : LES CDT

A. UN OUTIL JURIDIQUE SPÉCIFIQUE CRÉÉ PAR LA LOI DU 3 JUIN 2010

1. Nature et objet du contrat de développement territorial

Le CDT est un contrat *sui generis* au service du projet du Grand Paris, régi par l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 et par le décret n° 2011-724 du 24 juin 2011. C'est l'outil de planification et de programmation qui permet de décliner au niveau local chacun des objectifs du projet. Le CDT n'est pas un document d'urbanisme au sens où on l'entend pour les PLU et les SCOT. Toutefois, il entretient des liens très étroits avec les documents d'urbanisme. Sauf indication spécifique, il porte sur une durée de 15 ans.

L'article 21 de la loi dispose que « *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 (...) d'autre part.* » Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave.

2. Le contenu du CDT

Lorsque l'État et des collectivités locales décident de recourir à cet instrument, le contrat définit « *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* ». Il définit également les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

Ainsi, la loi exige que, lorsqu'est fait le choix d'élaborer un CDT, ce contrat constitue un véritable projet stratégique de territoire, correspondant à un périmètre défini par accord entre l'État et les collectivités, le projet propre à chaque CDT devant être cohérent avec la stratégie d'ensemble définie par la loi pour le Grand Paris.

3. La procédure d'élaboration du CDT

Les CDT lient l'État et les collectivités locales dans le périmètre défini en commun. Chaque contrat fait l'objet d'une enquête publique. Préalablement à celle-ci, le projet de contrat doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, être soumis pour avis à plusieurs acteurs (conseil régional, conseil général concerné, Association des maires d'Île-de-France, syndicat mixte Paris-Métropole et Autorité environnementale), et être validé par le comité de pilotage constitué pour l'élaborer.

Le projet de CDT est adopté par le comité de pilotage dans les trois mois suivant la remise du rapport d'enquête publique par le commissaire-enquêteur. Le CDT est ensuite signé par le préfet de région et les représentants des collectivités locales concernées dans un délai de trois mois. L'avis de signature et le CDT sont alors rendus publics.

Le CDT peut être révisé, dans des conditions similaires à celles de son élaboration, ou modifié par avenant. En cas de résiliation ou de retrait d'une des parties, un avenant est établi pour en préciser les conditions financières. Le périmètre peut être modifié pour inclure de nouvelles parties contractantes, dont le territoire est limitrophe, avec l'accord des cocontractants du CDT existant.

4. Quelle est la force juridique des CDT ?

Un CDT constitue avant tout l'expression des attentes d'un territoire. Processus pragmatique multi-acteurs, il appelle de nombreuses maîtrises d'ouvrage. Sa valeur juridique effective dépend du degré de précision des engagements des parties. Or, la portée des projets est très variable, allant de programmes précis, phasés et chiffrés à des actions génériques ou d'étude. Sa portée juridique est nécessairement limitée : le décret du 24 juin 2011 dispose, par exemple, que le CDT peut prévoir la création de zones d'aménagement différé (ZAD), et fixe alors la liste de ces zones et des bénéficiaires du droit de préemption, mais la création de chaque ZAD nécessite ensuite une décision du préfet de département concerné.

Selon l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, on peut considérer qu'un CDT s'apparente à une charte assortie de plans d'action ; il n'emporte pas mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux, même si cela est largement souhaité.

B. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LES LOIS ULTÉRIEURES

Les dispositions législatives qui régissent les CDT sont les articles de la loi de 2010 qui ont été le plus profondément modifiés par les lois ultérieures. Le législateur est intervenu à trois reprises pour compléter l'article 21 de la loi initiale : la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier

public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, et la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire. Les modifications introduites ont porté sur :

– les parties contractantes : désormais la région d'Île-de-France et les départements peuvent être signataires d'un CDT, alors qu'ils n'étaient que consultés auparavant ;

– l'assouplissement de la contrainte de calendrier : la loi de 2010 fixait un délai impératif pour que soient prises les décisions d'ouverture des enquêtes publiques préalables à la signature des CDT, et ce délai s'est avéré impossible à respecter (il s'achevait à la fin du mois d'octobre 2012). Le délai a donc été repoussé, dans un premier temps, au 31 décembre 2013, puis au 31 décembre 2014 ;

– l'inclusion des objectifs de la loi relative à l'économie sociale et solidaire dans les objectifs que doivent comporter les CDT ;

– la relation de compatibilité entre les CDT et le schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

– la création d'un outil complémentaire, le « contrat de développement d'intérêt territorial » (CDIT), par l'ajout d'un article 21-1 dans la loi relative au Grand Paris, ouvrant la possibilité à des territoires non couverts par un CDT, lorsque le délai limite d'élaboration de ceux-ci sera expiré, d'engager une démarche contractuelle similaire ; un CDIT du Grand Orly, réunissant des communes du Val-de-Marne et de l'Essonne, est en cours d'élaboration.

Les CDT sont cités par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles comme pouvant être un des critères de découpage de la petite couronne en « territoires » dans le cadre de la constitution de la métropole du Grand Paris.

C. UN OUTIL QUI RECUEILLE UNE LARGE ADHÉSION

1. État d'avancement des CDT

Une vingtaine de procédures d'élaboration de CDT ont été engagées depuis la promulgation de la loi du 3 juin 2010. Mais **l'état d'avancement des projets de CDT est très variable**. Certains projets de CDT ont pu être élaborés beaucoup plus rapidement que d'autres. La démarche avance le plus vite sur des territoires déjà organisés en intercommunalités, ou sur des territoires qui, sans avoir cette structuration préalable, sont dotés d'un établissement public qui peut servir de « moteur » du processus. C'est le cas par exemple à Sénart, parce que l'Établissement public d'aménagement de Sénart disposait de l'ingénierie

nécessaire et qu'une tradition de partenariat très développée existait déjà entre les groupements de communes et cet EPA.

À ce jour, 9 projets de CDT ont abouti à la signature :

Contrat de développement territorial	Date de signature du contrat
Campus Sciences et Santé	28 octobre 2013
Grand Paris Seine ouest	13 novembre 2013
Grandes Ardoines	20 décembre 2013
Sénart	20 décembre 2013
Territoires de la Culture et de la Création	22 janvier 2014
Boucle nord des Hauts de Seine	10 février 2014
Est-Ensemble « La Fabrique du Grand Paris »	21 février 2014
Grand Roissy	27 février 2014
Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France	27 février 2014

5 autres projets de CDT ont franchi l'étape de la validation : le projet « Pôle d'excellence aéronautique du Bourget », le projet « Grand Paris de la recherche et de l'innovation » (Paris Saclay), le projet « Territoire de la transition énergétique » (Grand Paris Est Noisy-Champs), le projet « Boucles de la Marne » (Bry/Villiers/Champigny/Chennevières) et le projet « Est Seine-Saint-Denis ».

Les autres projets en sont à des stades moins avancés de la procédure. Compte tenu du délai impératif qui est fixé par la loi pour l'ouverture des enquêtes publiques – et qu'il n'est pas envisagé de reporter une nouvelle fois –, il est peu probable que le nombre total de CDT signés soit très supérieur à leur nombre à ce jour.

La quasi-totalité des personnes auditionnées par vos Rapporteurs ont porté une appréciation positive sur cet outil juridique (« *outil extrêmement utile et qui marche très bien* » selon le directeur général de l'EPA Plaine de France, « *une belle idée, et une idée qui a 'pris'* » selon l'ancien préfet d'Île-de-France Daniel Canepa), l'exception étant celle du secteur de La Défense, dans lequel la juxtaposition de deux projets de CDT, l'un sur le secteur de Nanterre et l'autre sur Puteaux, est problématique. Même **la Ville de Paris**, qui a refusé au départ d'être signataire de CDT, a fait le choix de s'impliquer dans l'élaboration de six d'entre eux.

2. Diversité des contenus mais ambition commune : l'identité d'un territoire

La plupart des projets de CDT se sont formés en liaison directe avec le projet de réseau de transport : ils sont évidemment très dépendants de la réalisation de ce réseau. Toutefois, ils ne portent pas seulement sur le périmètre autour des gares du futur réseau et des gares sur lesquelles le « plan de mobilisation » aura un impact positif : ils correspondent à une vision globale du territoire qui dépasse largement un périmètre de 400 mètres autour de chaque gare. Ils ont fait émerger de nombreux projets de territoires et constituent un outil de dialogue entre les élus locaux et l'État.

Deux projets de CDT sont d'ailleurs tout à fait en dehors des territoires concernés par le futur métro, mais s'inscrivent dans des grands territoires considérés comme stratégiques pour le développement de l'Île-de-France :

– le CDT Confluence Seine-Oise (centré sur le projet du port d'Achères)

– et le CDT du territoire de Sénart : ce territoire n'accueillera aucune gare du « Grand Paris Express », mais le préfet de région a considéré qu'il était inclus dans le périmètre du Grand Paris en raison du projet de gare TGV destiné à relier les aéroports d'Orly et de Roissy, et pouvait donc mettre en place un CDT.

Plusieurs personnes auditionnées ont souligné la très grande diversité de contenu des projets de CDT, tout en notant que chaque CDT comporte les volets suivants : **un volet « transport »**, c'est-à-dire le Grand Paris Express mais pas uniquement (les questions d'intermodalité et les transports de « rabattement » vers les gares peuvent y être incluses) ; **un volet « logement », et un volet « développement économique »** – c'est sur cet aspect que les CDT sont les plus divers, et c'est, selon l'expression employée par l'un des acteurs auditionnés, « *probablement leur point faible* ». Huit CDT ou projets de CDT comportent des objectifs quantifiés de création d'emplois.

Certains CDT ont des enjeux supplémentaires. Par exemple, celui de Saclay a un enjeu essentiel qui est celui des aménagements routiers. Ils amènent même dans certains cas à inclure des thèmes qui *a priori* n'avaient pas vocation à être traités dans ce cadre, comme des sujets de médecine hospitalière et de médecine de ville sur le territoire des Grandes Ardoines, et dont on peut se demander s'ils ont effectivement à y être abordés.

3. Le financement des CDT

La question du financement de la mise en œuvre des CDT a été abordée au cours des auditions.

L'article 21 de la loi de 2010 dispose que chaque CDT doit présenter « *les conditions générales* » du financement des actions ou opérations qu'il comporte, et que ce financement inclut « *les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme* » et « *la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement* » (l'autre moitié de ces excédents devant être versée à parts égales au STIF et à la SGP pour financer le réseau de transport public du Grand Paris).

Dans l'étude d'impact qui accompagnait le projet de loi relatif au Grand Paris en 2010, il était prévu les moyens financiers constituant la contribution de l'État aux CDT seraient prélevés dans l'enveloppe attachée au contrat de projets État-région pour la période 2007-2013. Le 29 juin 2011, une convention de partenariat a été signée entre l'État et la Caisse des dépôts et consignations, couvrant une première période allant jusqu'à fin 2013, avec une enveloppe de

5 millions d'euros réservée sur les fonds propres de la Caisse des dépôts pour financer des études préalables à l'élaboration des premiers projets de CDT et l'identification de sept sites susceptibles de bénéficier d'investissements de la Caisse en faveur de la construction de logements. Un deuxième contrat couvre la période 2014-2016.

La Caisse des dépôts et consignations, par les prêts sur son fonds d'épargne, apparaît comme un acteur majeur pour le financement du Grand Paris dans toutes ses dimensions (transport, acquisitions foncières, construction de logements et d'équipements publics, numérique...) **sur la base et dans le cadre des CDT.** Les représentants de la Caisse auditionnés par vos Rapporteurs ont indiqué que **chaque signature d'un CDT amène la conclusion d'une convention entre la Caisse et les parties à ce CDT.** La Caisse considère notamment que le périmètre d'un CDT est l'échelle pertinente pour mobiliser ses fonds en faveur d'acquisitions foncières pour le compte des collectivités locales, des sociétés d'économie mixte et des établissements publics d'aménagement.

Contrats de développement territorial : deux exemples

Le CDT « Boucle nord des Hauts-de-Seine » :

a/ Le territoire concerné est constitué de quatre villes : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Colombes et Gennevilliers. Ce territoire compte 236 000 habitants et 97 000 emplois. Quatre gares de la ligne 15 ouest du métro du Grand Paris Express y seront implantées.

b/ Calendrier d'élaboration : après des études préalables conduites en 2012, un accord-cadre a été signé le 29 janvier 2013. Le projet de contrat a été validé le 4 juin 2013, puis soumis à enquête publique. La signature du CDT a eu lieu le 10 février 2014.

c/ Le projet de territoire est fondé sur trois grands objectifs, déclinés en 46 actions :

--renforcer l'attractivité du territoire par la promotion de la Boucle nord comme « carrefour des entreprises innovantes » (création d'une filière d'innovation autour de la logistique urbaine durable ; coordination des initiatives en matière d'emploi et de formation ; soutien à la création d'entreprises innovantes ; amélioration des services d'accompagnement des TPE et PME-PMI...)

--mener un développement urbain maîtrisé et valorisant les espaces naturels (création de 1860 nouveaux logements par an ; développer la trame verte et bleue ; projets urbains autour de trois axes : le long du tramway T1 ; de la Seine au port ; de La Défense à Villeneuve-la-Garenne)

--améliorer les déplacements à l'intérieur du territoire (optimiser le rabattement vers les gares, promouvoir les modes de déplacements les moins polluants...).

Le CDT « Cœur économique Roissy Terres de France » :

a/ Le territoire concerné comprend les villes de Tremblay-en-France et Villepinte (Seine-Saint-Denis), Goussainville, Le Thillay, Roissy-en-France et Vaud'herland (Val d'Oise), la communauté d'agglomération Terres de France et la communauté d'agglomération Roissy Porte de France. Ce territoire compte 108 000 habitants et 128 600 emplois. Le conseil général du Val d'Oise est également signataire du CDT.

b/ Calendrier d'élaboration : après des études préalables conduites en 2010-2011, un accord-cadre a été signé le 14 février 2012. Le projet de CDT a été validé le 30 avril 2013, puis soumis à enquête publique. La signature du contrat a eu lieu le 27 février 2014.

c/ Le projet de territoire est fondé sur trois orientations principales, déclinées en 50 projets :

-un développement économique basé sur la performance et la compétitivité de l'ensemble aéroportuaire Roissy-Le Bourget ;

-une optimisation des dessertes : connexion ferrée entre les RER B et D, projet CDG Express, mise en place de lignes de bus structurantes, mise en place d'une ligne spécifique « COMET » reliant les sites économiques majeurs du CDT, pistes cyclables, promotion de solutions de mobilité « à la carte » (autopartage, véhicules en libre-service)...

-une amélioration du cadre de vie (construction de logements, renforcement de l'offre culturelle, valorisation des espaces naturels, élaboration de prescriptions environnementales s'appliquant à tous les projets qui verront le jour sur ce territoire).

Des objectifs chiffrés : création de 65 000 emplois d'ici à 2030, part modale des transports en commun de 40 % à l'horizon 2030, construction de 950 logements par an en moyenne.

II. LE GRAND PARIS DU LOGEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

En 2011 le parc de logement en Île-de-France comptait 5,5 millions de logements (+ 7 % entre 1999 et 2010), dont 27 % de logements individuels. La moyenne annuelle de constructions neuves sur la période 2001-2011 a été de 38 746 logements (40 547 logements construits en 2011).

Le parc social est constitué de près de 1,2 million de logements ; il a connu une croissance de 7 % entre 2001 et 2011. Le taux de logements sociaux par commune varie de 17 % en Seine-et-Marne à 34 % en Seine-Saint-Denis (il est de 15 % en moyenne sur l'ensemble du territoire de la France métropolitaine).

A. LE VOLET « LOGEMENT » DANS LA LOI DU 3 JUIN 2010

1. Le seul objectif chiffré fixé par la loi

Le seul objectif quantitatif fixé par le législateur en ce qui concerne le Grand Paris est un objectif de construction de logements : l'article 1^{er} pose « *l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France* ».

Cet objectif est plus ambitieux que celui fixé par le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2008, qui prévoyait la construction de 60 000 logements par an sur la période 2008-2030.

2. Un objectif « territorialisé »

L'article 23 a créé dans le code de la construction et de l'habitation un article L. 302-13, ne s'appliquant qu'en Île-de-France, qui dispose que le préfet de 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.* » : c'est la « **territorialisation de l'objectif logement** » (TOL).

La TOL opère la répartition entre territoires de l'objectif global en se basant sur le potentiel de développement de chacun d'eux (desserte par les transports en commun existants et à venir, potentiel foncier...) ainsi que sur les facteurs limitant ces critères (risques naturels...).

D'autre part, il est prévu par l'article 24 de la loi de 2010 que les opérations d'aménagement autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris doivent comporter la réalisation de logements pour contribuer à réaliser la TOL.

Les objectifs « TOL » par département et, à l'échelle infra-départementale, par bassin de territorialisation ont été définis par l'État en juin 2011. Les 70 000 logements par an sont ainsi répartis entre Paris (objectif : 4 500 par an), la Seine-et-Marne (8 701), les Yvelines (9 024), l'Essonne (9 329), les Hauts-de-Seine (11 600), la Seine-Saint-Denis (11 641), le Val-de-Marne (9 144) et le Val-d'Oise (6 066). Parmi ces 70 000 logements nouveaux, il est prévu que 35 000 logements permettront le maintien en place de la population actuelle (renouvellement du parc), et que 10 000 logements répondront aux besoins supplémentaires engendrés par le projet du Grand Paris.

RYTHME ANNUEL DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS NEUFS

	Moyenne 2001-2011 *	Objectif « TOL »
Paris	2 931	4 500
Seine-et-Marne	7 245	8 701
Yvelines	4 478	9 024
Essonne	5 016	9 329
Hauts-de-Seine	5 333	11 600
Seine-Saint-Denis	5 312	11 641
Val-de-Marne	4 286	9 144
Val-d'Oise	4 144	6 066
TOTAL Ile-de-France	38 746	70 000

*Source : INSEE

Le nouveau schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), validé par décret le 27 décembre 2013, intègre l'objectif annuel de 70 000 logements. Les prescriptions du SDRIF s'imposent aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU et documents en tenant lieu), qui doivent être compatibles avec lui.

Le logement est un des sujets centraux des contrats de développement territorial (CDT, *voir plus haut*). Ainsi, par exemple, pour contribuer à la TOL, le CDT « Grand Paris Seine ouest » dans les Hauts-de-Seine comporte un objectif de construction de 2 000 logements par an jusqu'en 2027, et le CDT de Sénart (qui regroupe les périmètres de huit communes en Seine-et-Marne et quatre communes en Essonne), un objectif de 1 050 logements nouveaux par an.

B. LE PLAN DE MOBILISATION POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE LOGEMENT (13 OCTOBRE 2014)

70 000 permis de construire ont été délivrés en 2012, et 60 000 en 2013. Les aménageurs publics relevant de l'État ou des collectivités locales ont fait progresser leur production ces deux dernières années, et le portefeuille des projets en cours est important. Mais l'on constate que la production de nouveaux logements est loin d'atteindre le niveau nécessaire pour satisfaire aux besoins. D'autre part, l'Île-de-France comprend des territoires d'habitat indigne ou insalubre qui justifient une action renforcée de l'État et des collectivités concernées.

Les annonces faites par le Premier ministre le 13 octobre 2014 en ce qui concerne l'aménagement et le logement sont très importantes : elles constituent un « plan de mobilisation pour le logement » spécifique à l'Île-de-France, et visent à redonner une impulsion forte au Grand Paris du logement, compte tenu des blocages constatés à tous les niveaux. Ce plan comporte sept mesures :

– l'identification de territoires à fort potentiel de création de logements, et le lancement d'une quarantaine de grandes opérations d'aménagement, avec le choix de cinq sites à traiter en priorité, situés à proximité de gares existantes ou futures ;

– la création d'une « opération d'intérêt national multisites » pour débloquer les situations les plus complexes en donnant à l'État des pouvoirs exceptionnels en matière d'urbanisme ⁽¹⁾ ;

– la création de Grand Paris Aménagement (en remplacement de l'Agence foncière et technique de la région Île-de-France) pour piloter l'OIN multisites en associant les collectivités concernées ;

– la mise en place au printemps 2015 de l'Établissement foncier unique d'Île-de-France, fusionnant les quatre établissements existants ;

– une mobilisation spécifique pour l'amélioration de l'habitat existant, pour résorber l'habitat indigne, notamment sur les dix-neuf quartiers ayant répondu à l'appel à projets lancé par l'État et l'Agence régionale de santé (20 millions d'euros sur cinq ans seront versés par l'État)

– le lancement d'une « opération nationale de requalification des copropriétés dégradées » à Clichy-sous-Bois ;

– l'annonce d'une aide de l'État aux maires bâtisseurs.

(1) L'outil juridique « opération d'intérêt national » (OIN) permet à l'État de se substituer aux maires pour définir la politique d'urbanisme dans une zone donnée ; elle lui transfère notamment la responsabilité de délivrer les permis de construire.

III. LE PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE SACLAY

A. LE TERRITOIRE DE PARIS-SACLAY

Le territoire de Paris-Saclay est constitué de communes regroupées en plusieurs intercommunalités (communautés d'agglomération d'Europ'Essonne, du Plateau de Saclay, de Versailles Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines, communauté de communes du Cœur de Hurepoix). Il comptait 657 000 habitants en 2013 et 370 000 emplois. Présenté comme un « super-cluster » interdisciplinaire de 7 700 hectares, ce territoire est structuré en deux axes : l'axe ouest constitué de centres de recherche-développement de grandes entreprises technologiques (Renault, Dassault Systèmes, Air Liquide, EADS...), qui longe le tracé du RER C autour des pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay ; et le faisceau sud, le long du RER B, consacré à la recherche publique, avec des installations remontant aux années 1950 (CEA, CNRS...) et des implantations de grandes écoles déjà installées (Supelec, Polytechnique, HEC...) ou en projet (sept nouveaux établissements, dont ENS Cachan et AgroParisTech/INRA).

15 % des effectifs de la recherche française y travaillent, Paris-Saclay constituant donc à ce jour le deuxième pôle géographique de recherche français après Paris Centre. Avec les implantations prévues dans le cadre du projet Paris-Saclay, selon l'Établissement public Paris-Saclay, ce seront près de 20 % des effectifs de la recherche en France qui travailleront à moyen terme au sein de ce pôle. Le caractère fortement multidisciplinaire du pôle de Saclay ne fait pas l'unanimité : certains font valoir que la concentration géographique de chercheurs ne permet pas, à elle seule, de produire des innovations en quantité significative ou pouvant être immédiatement déclinées en projets industriels.

B. UN PROJET D'AMÉNAGEMENT GLOBAL, EMBLÉMATIQUE POUR LE GRAND PARIS

La dynamique de développement du territoire de Saclay est antérieure à la loi relative au Grand Paris : les intercommunalités ont inclus la définition de leur projet de territoire dans le contrat de plan État-région 2007-2013, en y faisant figurer leurs objectifs (desserte très haut débit, attractivité du cluster scientifique et technologique au niveau mondial, augmentation du rythme de construction de logements, développement des modes de transport collectifs, pérennisation de l'activité agricole, développement de l'offre d'équipements culturels et sportifs...), et le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 a inscrit les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les « opérations d'intérêt national » (OIN).

Mais dès son article premier (« *Le projet du Grand Paris favorise (...) 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* »), **la loi du 3 juin 2010 met en avant ce territoire comme projet emblématique** de la dimension « recherche et industrie » du Grand Paris, et, dans le même temps, comme illustration majeure de sa dimension environnementale.

La loi de 2010 (articles 25 à 34) a créé un établissement public dédié, l'Établissement public de Paris-Saclay. Le périmètre d'activité de l'EPPS couvre la totalité du territoire des intercommunalités de Paris-Saclay. Il exerce des missions en matière d'équipement et d'aménagement, de maîtrise d'ouvrage immobilière des projets d'enseignement supérieur et de recherche, de développement économique, de « marketing territorial », de soutien à la recherche et à l'innovation ou encore de maintien de l'activité agricole. L'EPPS pilote notamment l'aménagement de deux ZAC : le quartier de l'École Polytechnique (Palaiseau) et le quartier de Moulon (Gif-sur-Yvette et Orsay).

L'ambition des porteurs du projet « pôle de Saclay » dans le cadre du Grand Paris est double : faire de ce territoire à la fois un pôle d'innovation, de création d'emplois et d'entreprises de dimension mondiale, et dans le même temps, un projet d'aménagement complet du territoire et un lieu de vie attractif. Parmi les objectifs annoncés, la construction de 6 000 à 8 000 logements par an sur ce territoire, et la construction des équipements nécessaires aux nouveaux habitants (écoles, commerces...).

La zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay a été créée par le décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013. Cette zone préserve de toute urbanisation 2 400 hectares de terres. La création de cette zone n'a pas seulement pour objet de la « sanctuariser » : l'EPPS a l'obligation d'y appliquer 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.* » (article 35 de la loi du 3 juin 2010).

Le territoire de Saclay fait l'objet d'un « schéma de développement territorial » ⁽¹⁾, adopté le 13 janvier 2012, dans lequel doivent s'inscrire des CDT, mais **la démarche d'élaboration des CDT n'a pas encore abouti dans cette zone**. L'enquête publique sur le projet de CDT « Plateau de Saclay Territoire sud », dont le périmètre est celui de la communauté d'agglomération du Plateau de

(1) À la différence d'un « contrat de développement territorial » (CDT), le « schéma de développement territorial » (SDT) n'est pas défini dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. C'est un document, élaboré par l'État, les communes et les autres collectivités concernées, qui porte une réflexion d'ensemble et établit des synergies entre plusieurs territoires de projet. Le schéma est un document d'étape, destiné à être décliné de manière plus opérationnelle en plusieurs CDT. Il fixe les principes, les orientations générales en termes de mobilité, de logement, de développement économique et de développement durable sur un vaste territoire. Le SDT est avant tout un document d'analyse stratégique : il n'est pas opposable aux tiers et n'a pas de réelle valeur juridique.

Saclay, a commencé le 17 novembre 2014. Un deuxième projet de CDT, réunissant Versailles Grand Parc, Saint-Quentin et Vélizy, est en cours d'élaboration (l'Autorité environnementale a été saisie le 29 septembre 2014).

La poursuite du désenclavement pour améliorer radicalement l'accès du territoire et pour unifier celui-ci est au cœur du projet d'ensemble, puisqu'elle est la condition première de son succès. Le désenclavement nécessite à la fois de nouvelles infrastructures (la ligne 18 du Grand Paris Express, avec trois gares, et l'amélioration de la desserte routière) et le développement des services assurant les liaisons, sur les infrastructures existantes et futures. En matière de transport, l'EPPS n'est pas maître d'ouvrage, mais travaille avec le STIF pour mettre en place une ligne de bus en site propre, dont la mise en service est prévue pour 2015. Le comité interministériel dont le Premier ministre a annoncé les résultats le 13 octobre dernier a avancé à 2024, au lieu de 2027, l'objectif de mise en service de la première partie de la ligne 18, qui correspond à la desserte du Plateau de Saclay depuis Orly.

C. ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES RÉGISSANT LE PROJET « SACLAY »

Le territoire de Saclay faisait l'objet, dans la loi initiale de 2010, de règles juridiques spécifiques. Mais ce régime juridique dérogatoire a été modifié par des lois ultérieures.

Tout d'abord, s'agissant de la conclusion du ou des CDT dans cette zone, la date limite d'ouverture de l'enquête publique était déconnectée du processus d'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, et devait intervenir dix-huit mois après la promulgation de la loi et non pas dix-huit mois après l'approbation du schéma d'ensemble : ce ou ces CDT avaient donc vocation à être élaborés plus tôt que les autres. **Le report au 31 décembre 2014 de la date limite d'ouverture de l'enquête publique pour tous les projets de CDT a mis fin à cette exigence particulière, la nouvelle date butoir s'appliquant à tous les CDT.**

D'autre part, **les articles 25 à 31 ont été supprimés par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014, pour transformer l'EPPS en « établissement public d'aménagement » de droit commun**, régi, comme les autres EPA de l'État, par les articles L. 321-14 et suivants du code de l'urbanisme. **La spécificité de ses missions, qui vont au-delà de l'aménagement, demeure affirmée**, par les dispositions des articles L. 321-37 à L. 321-40 du code de l'urbanisme, créés par la même loi, **mais sa gouvernance est alignée sur celle des EPA pour assurer une meilleure représentation des élus** (en revanche la tutelle conjointe par le ministre chargé de l'urbanisme et le ministre chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche est maintenue).

IV. LA MOBILISATION DU FONCIER, ENJEU TRANSVERSAL

L'action foncière à conduire pour mettre en œuvre le projet du Grand Paris est une condition essentielle de réussite de celui-ci. Une mobilisation de ressources foncières doit être opérée à tous les niveaux : aux abords des gares, à l'échelle des CDT, sur le territoire de Saclay, dans le périmètre de l'OIN « multisites » dédiée au logement...

Comme le réseau de transport, la mobilisation du foncier nécessite des montants financiers considérables – et encore mal chiffrés. Elle nécessite également des outils adaptés à la multiplicité des acteurs concernés.

A. LE « FONCIER DU TRANSPORT » POUR LES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU (LIGNES ET GARES)

L'impact du Grand Paris dans le domaine foncier aux abords des gares représente la dimension la plus concrète et, à ce stade, la plus visible des impacts urbains du projet. Les gares vont contribuer à donner de la valeur aux terrains situés à leurs abords immédiats. Les élus locaux, les établissements publics d'aménagement, la SGP et les entreprises du secteur du BTP ont engagé très tôt un travail d'évaluation et de prospective dans ces zones, considérant que la création de valeur y sera plus rapide et sera un levier pour réaménager les quartiers.

Le foncier autour des gares présente plusieurs particularités, notamment l'importance des emprises foncières ferroviaires apparemment faiblement utilisées (qui appartiennent soit à l'État, soit à RFF).

D'autre part, la SGP a, en vertu de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, le droit « *d'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* ». En outre, elle peut conduire elle-même des opérations d'aménagement ou de construction, dans le périmètre d'un CDT si celui-ci le prévoit, et dans un rayon de 400 mètres autour des gares nouvelles sur le territoire des communes non signataires d'un CDT. Elle a donc des besoins de foncier spécifiques pour ses « opérations connexes » autour de chaque gare. Pour autant, elle est loin d'être le seul opérateur d'aménagement dans ces zones, notamment parce que les EPA et les SEM d'aménagement sont activement engagés dans des projets urbains aux abords des gares du Grand Paris.

Les périmètres dans un rayon de 400 mètres autour des 69 gares du Grand Paris Express (en excluant les trois stations intermédiaires de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs) représentent au total 138 kilomètres-carré (à titre de comparaison, Paris *intra-muros* s'étend sur 105 kilomètres-carré).⁽¹⁾

L'article 14 du projet de loi relatif à la transition énergétique

Le projet de loi relatif à la transition énergétique, tel qu'adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, comporte une disposition tendant à créer, au bénéfice de la SGP, une servitude d'utilité publique s'appliquant à partir de 15 mètres en dessous du sol naturel (**servitude en tréfonds**), pour faciliter la réalisation des travaux souterrains, la majeure partie des emprises du futur tunnel étant située sous cette limite.

Vos Rapporteurs relèvent que l'utilité de la création de cette servitude leur avait été signalée à plusieurs reprises au cours des auditions.

L'action foncière autour des gares peut s'appuyer sur une gamme d'outils bien connus des collectivités locales (droit de préemption urbain renforcé, conventions avec les établissements publics fonciers, chartes de prix maîtrisés...), même si des difficultés peuvent surgir lorsque la gare n'est pas implantée dans le cœur d'une ville et a une « zone d'influence » qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes.

L'Observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris, créé par la SGP, l'État et la Chambre des notaires de Paris, a relevé qu'en 2013 le volume des transactions a ralenti et que les prix ont baissé, sauf au nord de Paris et dans la partie sud et ouest de la ligne 15. Le ralentissement est plus marqué aux abords des futures gares qu'en moyenne sur l'Île-de-France. Selon l'Observatoire, le contexte d'incertitude sur les évolutions juridiques et institutionnelles et sur les choix de planification explique que les grands programmes immobiliers restent en attente. Il relève toutefois que le dynamisme de la construction sur les quartiers de gare est corrélé avec celui de la commune où se situe chaque gare : les quartiers de gare qui ont connu en 2013 une baisse des prix moyens sont le plus souvent situés dans un contexte communal de forte baisse.

Les travaux de cet observatoire confirment que la localisation des gares du Grand Paris Express a renforcé l'effet de polarisation des constructions qui avaient été décidées avant le lancement du projet Grand Paris, par exemple à Massy.

B. LE FONCIER DU GRAND PARIS À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES

Les communes restent les acteurs principaux de l'action foncière sur les territoires. Toutefois, les projets d'aménagement les plus importants sont pilotés par les intercommunalités et les établissements publics d'aménagement (EPA),

(1) Chiffre cité par M. Philippe Yvin, président du directoire de la SGP, dans une interview du 8 novembre 2014 (France Inter).

avec l'appui des établissements publics fonciers (EPF). Vos Rapporteurs ont auditionné les dirigeants de plusieurs EPA d'Île-de-France, qui sont des acteurs importants pour la mobilisation et l'utilisation du foncier pour le Grand Paris. Les EPA interviennent notamment en « pilotes de ZAC » (zones d'aménagement concerté), dans lesquelles doit être trouvé un équilibre, adapté au contexte local, entre les différentes formes d'urbanisation (logement, commerces, implantations d'entreprises...).

La mobilisation du foncier à l'échelle de l'ensemble de la région fait également intervenir l'État : en application de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement, plusieurs listes de terrains de l'État, de RFF, et la SNCF et de la RATP mobilisables en faveur du logement ont été établies et publiées entre octobre 2013 et octobre 2014, afin d'en permettre ensuite la cession, prioritairement aux communes, pour la mise en chantier de logements. D'autre part, l'action de l'État par l'intermédiaire des EPF est en cours de rationalisation : la loi « MAPTAM » du 27 janvier 2014 prévoit la fusion, avant le 31 décembre 2015, des quatre EPF d'Île-de-France en un seul établissement.

QUATRIÈME PARTIE : DÉVELOPPEMENT DURABLE : LE GRAND PARIS, SOURCE DE RISQUES, SOURCE DE PROGRÈS

I. UNE DIMENSION ENVIRONNEMENTALE SOUS-JACENTE DANS LA LOI DE 2010

La loi du 3 juin 2010 comporte peu de dispositions consacrées au développement durable, mais, si cette dimension du projet Grand Paris est peu présente dans le cadre juridique, elle n'en est pas moins essentielle.

La loi du 3 juin 2010 a, avant même la loi « Grenelle 2 » (adoptée quelques semaines après), fait de l'évaluation environnementale un élément déterminant des décisions relatives à une infrastructure de transport, au même titre que l'évaluation socio-économique. Elle prévoit la consultation de l'Autorité environnementale sur le projet de schéma d'ensemble du réseau de transport (article 3) et une évaluation environnementale dans chaque dossier d'enquête publique des projets d'infrastructure.

D'autre part, elle oblige les parties prenantes à chaque CDT à y inclure « *des engagements permettant d'assurer (...) la maîtrise de l'énergie et de 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.* » (article 21).

Enfin, elle impose la création de la « zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay » (article 35).

L'un des objectifs majeurs du réseau de transport du Grand Paris est bien sûr le développement de modes de transport alternatifs à la voiture particulière. Afin de mesurer, à tous les stades, le bilan carbone du projet, la Société du Grand Paris a du reste conçu un calculateur spécifique (CarbOptimum). Ce logiciel innovant a permis l'estimation *a priori* et jusqu'en 2050 des émissions qui pourront être induites ou évitées grâce à la réalisation du Grand Paris Express et des projets d'aménagement qui lui sont liés. Ce bilan sera actualisé tout au long de la vie du projet, permettant de mesurer la contribution du Nouveau Grand Paris à l'atteinte du facteur 4.

La SGP inclut dans ses projets d'infrastructure des aménagements écologiques performants pour qu'une véritable politique de préservation environnementale caractérise le Grand Paris Express au-delà de la phase des chantiers. Le tracé du réseau évite la quasi-totalité des zones particulièrement vulnérables, à l'exception du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis.

La dimension « développement durable » du Grand Paris se traduit aussi par l'anticipation de la conduite des chantiers afin de limiter au maximum les nuisances pour les habitants, ainsi que par la parfaite prise en compte des risques naturels préexistants et des nuisances que comportera l'exploitation des ouvrages et infrastructures une fois les chantiers terminés. Toutefois, par comparaison avec les nuisances causées par les chantiers dans la phase de construction, les éventuelles nuisances postérieures à la mise en service des équipements paraissent moins préoccupantes (pollution acoustique des nouvelles gares, pollution visuelle...).

Les avis rendus par l'Autorité environnementale sur les projets de lignes de transport et sur des projets de CDT ont permis d'identifier de nombreuses problématiques de soutenabilité dans le projet « Grand Paris ». **Si des progrès ont été accomplis pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux** – par exemple dans la conception et pour la réalisation de la ligne 15 sud, pour laquelle la SGP a dû « revoir sa copie » de manière significative (*voir page 35*), le président de l'Autorité environnementale, auditionné par vos Rapporteurs en avril 2013, avait alors indiqué que **cette prise en compte pouvait encore être considérablement améliorée**, les premiers projets de CDT, notamment, ne présentant pas d'éléments convaincants sur la volonté d'amorcer un « virage » en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou la densification urbaine.

II. LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION DU GRAND PARIS

La réalisation des infrastructures du réseau de transport (lignes et gares), des nouveaux logements et des projets d'aménagement urbain va comporter des opérations de démolition, de réhabilitation et de construction de nouveaux bâtiments. Or tous ces chantiers sont sources de risques pour l'environnement, et leur déroulement, même étalé sur une quinzaine d'années, pourrait représenter une véritable menace, qui doit être précisément évaluée et, autant que possible, circonscrite.

A. LES RISQUES NATURELS, UNE CONTRAINTE PRÉEXISTANTE

L'agglomération parisienne n'est pas à l'abri d'aléas naturels : le risque d'inondation par débordement lié à une crue majeure de la Seine est permanent. En cas de crue de dimension comparable ou supérieure à la crue de janvier 1910, près de 40 % des bâtiments exposés au risque d'inondation dans la région le seraient à un fort niveau, pouvant dépasser un mètre d'eau. En outre, **les conséquences économiques d'un tel phénomène pourraient être très importantes.** Selon la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, en cas de crue centennale, près de 57 000 entreprises seraient directement inondées et environ 170 000 entreprises seraient indirectement impactées. Au total, les dommages directs et indirects, dont ceux affectant les réseaux, sont estimés, bien qu'avec incertitude, à plus de 30 milliards d'euros ⁽¹⁾.

Les impacts d'une crue importante de la Seine lors des travaux du Grand Paris pourraient être considérables et se répercuteraient assurément au-delà des zones directement touchées, eu égard à la dépendance aux réseaux urbains (transport, électricité, télécommunications, etc.).

B. LES CHANTIERS COMPORTENT DES RISQUES DE DOMMAGES ET DE NUISANCES ENVIRONNEMENTAUX

Les sources de risques ont été relevées par la Société du Grand Paris pour ce qui concerne ses propres chantiers, et par l'Autorité environnementale pour les dossiers dont elle a été saisie. Les dommages et nuisances potentielles sont, selon les cas, à effet temporaire ou de long terme.

Certains risques affectent les milieux physiques, c'est-à-dire le sol, le sous-sol, l'eau. Les risques de fuites ou de déversements accidentels de carburants sur les chantiers du Grand Paris, par exemple, appellent une vigilance particulière, tout comme le déversement possible de diverses substances liquides susceptibles de polluer les nappes phréatiques ou les eaux superficielles, qui sont par la suite difficiles à résorber. À cela doit être ajouté le risque de surexploitation de

(1) CCI de Paris, « Les entreprises face au risque inondation », 27 septembre 2012.

certaines ressources, dont l'eau qui est un enjeu fondamental. Des tensions localisées pourraient rapidement se développer, comme l'ont déjà été celles concernant les nappes de Beauce et Champigny, au cœur des projets d'aménagement liés au Grand Paris.

Ces risques sur les milieux physiques sont d'autant plus grands que Paris exerce déjà sur la Seine une pression polluante près de dix fois supérieure à celle de Lyon sur le Rhône. Cette pression est même plus importante pour Versailles et Bonneuil-en-France, qui rejettent leurs effluents dans de petits cours d'eau au débit inférieur à celui de la Seine.

D'autres risques menacent le milieu naturel, à savoir les ressources minérales, les espèces biologiques et leurs habitats. L'impact principal identifié par la SGP est celui de l'effet d'emprise des chantiers. Peuvent notamment être mentionnés le dérangement des espèces (lumière, bruit, vibration), la dégradation des habitats et la dissémination d'espèces invasives lors des opérations de transport de terres végétales. La production de déchets et le stockage de matériaux de construction émettent des poussières qui peuvent porter atteinte aux cultures, aux espèces végétales et animales. La demande en matériaux – notamment de granulats naturels – dans le cadre de l'approvisionnement des chantiers implique l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables. L'effet d'emprise aura enfin un impact direct sur la consommation et la fragmentation des terres agricoles : des défrichements plus ou moins conséquents en zone agricole préalablement à l'installation des infrastructures et équipements du Grand Paris sont à prévoir.

Enfin, les chantiers sont susceptibles de provoquer des nuisances pour les riverains et l'ensemble de la population :

– des **limitations de la mobilité des individus et des marchandises** résultant du ralentissement de la circulation aux abords des chantiers, et une diminution des possibilités de stationnement liée à l'espace nécessaire pour le stockage des déchets, leur évacuation, et l'approvisionnement en matériaux ;

– des **pollutions non négligeables de la qualité de l'air** aux abords des chantiers, principalement à travers la multiplication de poussières atmosphériques. Ces pollutions seront sans doute plus importantes lors de certaines opérations, telles le terrassement, l'épandage de liant hydraulique, la circulation de véhicules de chantier ;

– des **nuisances sonores** : les forages, ou encore la réalisation de tranchées impliquent l'utilisation de nombreux engins de travaux publics (travaux de terrassement, d'aménagement, etc.) et de camions pour évacuer les déblais (avertisseur de recul, klaxons, etc.). L'importance des travaux, leur organisation quotidienne et leur durée influent donc sur l'intensité des nuisances sonores.

Ces nuisances potentielles du Grand Paris peuvent, faute de précautions suffisantes, générer certains **effets directs ou indirects sur la santé** des riverains.

C. LES ACTIONS À MENER POUR RÉDUIRE CES RISQUES

Parce qu'ils doivent faire face à ces risques, les acteurs du Grand Paris doivent engager une politique ambitieuse de prise en compte de l'environnement sur les chantiers. Vos Rapporteurs relèvent que les instances de la Société du Grand Paris accordent une grande importance à la maîtrise des risques et nuisances que pourraient générer les travaux jusqu'en 2030.

Du fait de la diversité de situations et de contraintes, chaque chantier doit être étudié au cas par cas. Une évaluation précise de chaque risque pour chaque projet du Grand Paris s'impose donc comme préalable. De plus, des efforts constants doivent être demandés aux entreprises lors de la réalisation des travaux.

L'organisation spatiale des chantiers (mise en place d'un plan de circulation local...) et **l'organisation temporelle des travaux** sont déterminantes (planification et regroupement des opérations bruyantes...). **D'autres mesures doivent être adoptées pour prévenir spécifiquement la réalisation de risques** : solutions techniques pour économiser l'eau, pour éviter la diffusion d'eaux polluées dans le sol et pour limiter les émissions de poussières ; signalisation adaptée aux alentours du chantier...

La potentielle ambivalence du Grand Paris en termes de développement durable, notamment pour la protection de l'environnement, est particulièrement illustrée par la problématique des déchets de chantier.

III. LA GESTION DES DÉCHETS DE CHANTIER

Les chantiers de construction du Grand Paris vont générer des volumes considérables de déchets, ce qui soulève des interrogations sur leur nature et leur gestion.

A. LES CHANTIERS DU GRAND PARIS VONT GÉNÉRER DES VOLUMES CONSIDÉRABLES DE DÉCHETS

1. Les quantités et la composition des déblais

Les déchets du BTP se décomposent en plusieurs catégories : déchets inertes (béton, briques, verre, terre, ballasts de voie...), déchets non dangereux (bois, plastiques, métaux, déchets de plâtre...), et déchets dangereux (produits goudronnés, huiles, équipements électriques, matériaux contenant de l'amiante...).

Selon les estimations de la Société du Grand Paris, entre 2015 et 2030 l'ensemble des chantiers pourraient produire près de 60 millions de tonnes de déblais de nature très diverse (terres excavées, déchets de béton, autres matériaux inertes...) en fonction de l'ampleur des chantiers, de la composition géologique des sols et du niveau de pollution. Cette grande diversité est aussi soulignée par le projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics (PREDEC), adopté par le conseil régional d'Île-de-France en juin 2014 et soumis à enquête publique à l'automne 2014.

Selon le PREDEC, environ 45 % des déblais du Grand Paris proviendront de la seule construction des tunnels des lignes de métro du Grand Paris Express. Ces déblais seront majoritairement composés de terres excavées, qu'elles soient naturelles (sable, limons, argile, graviers...) ou exogènes (remblais hétérogènes édifiés auparavant).

2. Le problème particulier des déblais pollués

Les terres excavées peuvent être inertes, donc *a priori* sans nocivité, ou polluées. **La question des déblais appelle d'autant plus de vigilance que la quantité prévisible de terres polluées est importante.**

L'Île-de-France se caractérise par un héritage industriel très important. En outre, la région compte près de 2 500 établissements soumis au régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et conséquemment à une autorisation préfectorale. Ces activités peuvent ou ont pu être à l'origine de pollutions des sols, des sous-sols et des eaux souterraines, en fonction des substances et procédés employés.

Les services de l'État disposent des informations nécessaires sur une partie de ces pollutions industrielles. Celles-ci sont désormais recensées dans une base de données qui, à ce jour, compte 500 sites à pollution avérée en Île-de-France, soit 9 % du total national. À cela s'ajoutent près de 200 sites pollués identifiés par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), mais non répertoriés dans la base de données. Au total, la DRIEE d'Île-de-France estime que les surfaces contraintes par le risque de pollution des sols d'origine industrielle sont supérieures à 5 000 hectares pour l'agglomération parisienne, dont 1 500 hectares pour Paris et la petite couronne⁽¹⁾. L'analyse des quelque 700 sites pollués en Île-de-France ainsi répertoriés établit que les principaux polluants retrouvés sont de types hydrocarbures, métaux lourds, et composés organiques halogénés volatiles (solvants).

Or les projets qui composent le Grand Paris requièrent la reconversion de nombreuses emprises foncières dont certaines comportent des pollutions. Aussi, **la mise en œuvre du projet pourrait conduire à la découverte de sites pollués non identifiés jusqu'à présent.**

3. Des capacités de stockage insuffisantes

Le stockage et le recyclage des déblais des chantiers du Grand Paris constituent l'un des enjeux majeurs des années à venir pour la soutenabilité de la démarche. Ils le sont d'autant plus qu'il faudra gérer parallèlement les approvisionnements sur les chantiers, dont 400 tonnes de matériaux quotidiennes pour le seul Grand Paris Express.

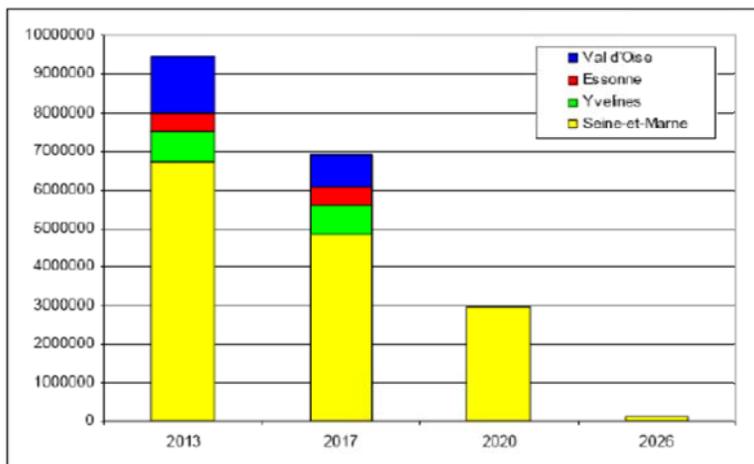
En 2012, dans son **schéma directeur d'évacuation des déblais**, la Société du Grand Paris recensait :

- 18 installations de stockage des déchets inertes (ISDI), ainsi que 7 ISDI en projet ;
- 10 installations de stockage des déchets non-dangereux (ISDND) ;
- 3 installations de stockage des déchets dangereux (ISDD).

Eu égard au volume des déblais générés par le Grand Paris, qu'il s'agisse de déchets inertes ou bien de déchets dangereux, les installations de stockage franciliennes paraissent aujourd'hui insuffisantes. Non seulement les installations de stockage s'avèrent peu nombreuses, mais leur capacité devrait décroître jusqu'à s'annuler d'ici 2025, selon les prévisions du PREDEC. D'une part, les grands chantiers du passé ont déjà contribué à raréfier les potentiels de stockage existant en Île-de-France. D'autre part, cette décroissance est la conséquence directe de l'arrivée à terme de nombreuses autorisations pour les installations.

(1) DRIEE Île-de-France, « Faciliter la reconversion des friches industrielles : travaux d'accompagnement de la mise en œuvre du Grand Paris », juin 2014.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ THÉORIQUE DE STOCKAGE EN ÎLE-DE-FRANCE (2013-2026)



Source : CRIdF

En outre, le classement actuel des déchets soulève des difficultés qui pourraient se répercuter sur leur stockage. Les terres naturellement sulfatées ne relèvent, en principe, pas de l'arrêté ministériel du 28 octobre 2010 relatif aux ISDI. Or, la **forte présence de gypse dans les sous-sols franciliens**, essentiellement dans le nord de Paris, pose la question de leur stockage. L'article 10 de l'arrêté ministériel prévoit un régime dérogatoire, selon lequel les ISDI peuvent accueillir, sous certaines conditions, des terres dont le taux de sulfate est trois fois supérieur à la valeur limite. Au-delà, les terres sulfatées ne peuvent être entreposées que dans les ISDND. Des difficultés de stockage pourraient donc résulter de la réglementation actuelle, selon le volume de terres sulfatées excavées et selon le taux de sulfate mesuré.

Faute de capacités de stockage, les déblais du Grand Paris sont susceptibles de devoir être transportés sur de plus longues distances, vers des régions voisines. À défaut, des alternatives au stockage doivent être développées.

La question du stockage des déchets produits par le Grand Paris revêt donc une double priorité environnementale : maximiser la valorisation des déblais pour réduire leur impact environnemental direct ou indirect et, en l'absence de solution de valorisation ou de réemploi, assurer leur transport vers des lieux de stockage en limitant les atteintes à l'environnement.

Lors des auditions, il a été signalé à vos Rapporteurs la possibilité d'une cession, par la Ville de Paris, d'un site situé dans le Val d'Oise (à Pierrelaye) qui pourrait être utilisé comme zone de stockage de déblais.

B. DÉVELOPPER LA VALORISATION DES DÉCHETS DE CHANTIER ET PROMOUVOIR LES MÉTHODES ÉCO-RESPONSABLES

1. Sensibiliser les acteurs

La réutilisation des terres excavées ou des déchets de béton est aujourd'hui un enjeu majeur pour l'ensemble des acteurs des travaux publics. D'ores et déjà, les déchets du BTP représentent environ les deux tiers des flux de déchets globaux en Île-de-France. **La formation des professionnels** en charge de l'élaboration et de la construction des ouvrages pourrait être utilement orientée vers une meilleure prise en compte de ces problèmes, dans le respect de la réglementation en vigueur (notamment des objectifs de valorisation fixés aux États membres de l'Union européenne par la directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets). D'autre part, **les cahiers des charges des marchés publics** devraient inclure la possibilité, voire l'obligation, d'utiliser des matériaux de construction recyclés.

Sur la base des forages réalisés, permettant de caractériser la nature des matériaux rencontrés au regard du tracé de l'infrastructure, **le tri constitue le premier et principal traitement qui doit être appliqué aux déchets produits par la réalisation du chantier** afin d'en extraire la plus grande part valorisable et de les orienter vers les bons exutoires. Le tri permet la séparation des différentes catégories de déchets et des fractions élémentaires, sans modifier la composition physico-chimique, et prévient les mélanges de matériaux préjudiciables au réemploi et recyclage ultérieur. Par ailleurs, le tri constitue un signal fort en faveur d'une démarche vertueuse visant à désigner les matériaux recyclés comme solution de base et les matériaux naturels comme solution alternative.

L'excavation de terres lors des chantiers impose un effort constant de vigilance de la part de l'ensemble des acteurs, et ce d'autant plus que la composition variable des sols pollués en fait un déchet à la fois difficile à traiter ⁽¹⁾ et à stocker. **Les mélanges des déblais pollués avec les déblais non pollués doivent être évités afin de prévenir tout risque de contamination et d'optimiser la part des volumes valorisables.**

2. Recycler et valoriser les déchets

Une démarche globale devrait être élaborée pour éviter que les difficultés de stockage n'imposent un recours excessif au transport des déblais, qui peut s'avérer néfaste d'un point de vue environnemental. De nouvelles alternatives, privilégiant le recyclage et la valorisation des déchets doivent être mises en œuvre pour :

(1) Selon les types de pollution : dépollution in situ, dépollution en bio-centre, incinération, stockage.

a) Limiter les déplacements des déchets.

Alors que la collecte et le traitement des déchets s'insèrent dans des schémas logistiques de plus en plus complexes et générateurs de transports, la mise en place d'espaces de stockage temporaires, près des chantiers, est utile. Ces espaces doivent ainsi devenir de véritables plateformes pour le stockage des déchets directement réutilisables – principalement les terres excavées inertes – et pour le recyclage des déchets pouvant faire l'objet d'un traitement *in situ*.

Plusieurs entreprises du secteur du bâtiment, lors de leur audition par vos Rapporteurs, ont souligné l'intérêt qu'aurait l'affectation, par la SGP mais aussi par les collectivités locales, de terrains au stockage temporaire et au recyclage des déchets. À cet égard, les professionnels souhaitent que la SGP puisse constituer l'interlocuteur unique.

b) Tirer parti des déblais excavés pour combler le déficit structurel de matériaux de construction en Île-de-France.

L'Île-de-France importe près de 45 % de sa consommation de granulats naturels. Selon le PREDEC, en 2010, la production de granulats naturels dans la région s'élevait à 8,8 millions de tonnes, à laquelle il faut ajouter 4,7 millions de tonnes issues du recyclage, pour une demande régionale de l'ordre de 30 millions de tonnes.

En conséquence, près de 17 % des matériaux consommés en Île-de-France en 2010 avaient parcouru plus de 120 kilomètres entre leurs lieux de production et leurs lieux de consommation.

Le Grand Paris peut être l'occasion de promouvoir à grande échelle le recyclage des terres excavées, notamment pour en extraire des granulats naturels et limiter l'importation et donc le transport d'autres matériaux. L'optimisation de la gestion des déchets inertes et de l'approvisionnement en matériaux de construction appelle le développement d'une économie circulaire dans le périmètre de la région, permettant de transformer les déchets en des matières premières secondaires pour le secteur de la construction. Il s'agit donc de créer une synergie entre l'ensemble des acteurs du territoire (maîtres d'ouvrage, aménageurs, entreprises du BTP, professionnels du déchet...).

c) Développer les centres de recyclage dans la région, pour les déchets ne pouvant être traités sur place :

Les prévisions établies par le PREDEC font apparaître un déficit de 6 à 8 centres à l'horizon 2020. Il est important de noter que ce problème ne concerne pas seulement l'Île-de-France. Les acteurs de la filière regrettent que les plateformes de regroupement, de tri et de recyclage des déchets du BTP soient insuffisantes en France.

d) Encourager les innovations dans le domaine du recyclage

Vos Rapporteurs considèrent que les procédés innovants facilitant le recyclage des déchets de chantiers tout en diminuant l'impact direct ou indirect de ces derniers sur l'environnement doivent impérativement être encouragés. Les entreprises du secteur auditionnées par vos Rapporteurs ont apporté plusieurs illustrations de ce champ d'innovation.

3. Transporter les déchets non valorisables par les modes alternatifs à la route

L'objectif est de limiter l'empreinte environnementale du transport des déchets. Il est alors nécessaire de **privilégier les modes de transports alternatifs et maximiser l'évacuation des déchets ne pouvant être recyclés *in situ* par voie fluviale ou par voie ferrée.**

Dans ce but, la Société du Grand Paris et le port autonome de Paris (Ports de Paris) ont signé, en décembre 2013, une convention relative à l'utilisation du transport fluvial pour la gestion des approvisionnements et l'élimination des déchets. Une convention similaire doit être conclue avec la SNCF concernant l'utilisation des voies ferrées. La SGP travaille également avec les opérateurs intéressés pour mettre en place des plateformes mutualisées d'évacuation par voie fluviale et par voie ferrée.

Le projet du « Port Seine-Métropole Ouest » revêt dans ce contexte une importance considérable. Il s'agit de créer une plateforme multimodale (ferroviaire, routière et fluviale) sur les communes d'Achères, Conflans-Saint-Honorine et Andrésy, englobant une carrière en exploitation, et dédiée au transport des matériaux de construction : transport des matériaux jusqu'à Paris, puis des déblais jusqu'au site d'Achères où ils pourront être valorisés. Le maître d'ouvrage est la société Ports de Paris. Les travaux, dont le coût est estimé à 110 millions d'euros, pourraient commencer en 2018.

4. Vers une réglementation renforcée

Le projet de loi relatif à la transition énergétique, tel qu'adopté en première lecture par l'Assemblée nationale en octobre 2014, comporte plusieurs dispositions pour renforcer la politique nationale de prévention et de gestion des déchets. L'article 19, dans sa rédaction issue de cette première lecture, fixe des objectifs chiffrés de réduction de la production de déchets et de valorisation, notamment un objectif de 70 % pour la valorisation « matière » des déchets du secteur du BTP à l'horizon 2020 – cet objectif étant issu de la directive de 2008. D'autre part, l'article 21 *quater* vise à créer l'obligation, pour tous les distributeurs de matériaux, produits et équipements de construction destinés aux professionnels, d'organiser la reprise des déchets correspondants sur leurs sites de distribution ou à proximité de ceux-ci.

IV. LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES DU GRAND PARIS

Le Grand Paris, tant dans la période de sa construction que lorsqu'il sera réalisé dans toutes ses dimensions, implique une augmentation sensible des besoins en énergie, alors que la consommation énergétique est déjà importante en Île-de-France, et que ce territoire ne produit que 10 à 11 % de l'énergie qu'il consomme.

Une telle évolution nécessite l'adaptation des infrastructures afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement énergétique, et représente l'opportunité de développer une ville durable, soucieuse des enjeux environnementaux et engagée dans la transition énergétique.

A. L'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE

1. Le Grand Paris va augmenter les besoins d'énergie en Île-de-France

Selon les services de la DRIEE Île-de-France, si le niveau de consommation de gaz en Île-de-France devrait rester stable d'ici 2030, celui de l'électricité augmentera de 30 % par rapport à l'année 2011, l'équivalent du double de la croissance tendancielle, uniquement du fait du déploiement du Grand Paris. Ainsi, alors que la région parisienne représente déjà plus de 15 % de la consommation nationale d'électricité, les besoins électriques supplémentaires liés à la dynamique du Grand Paris sont estimés à 2 200 MW à la pointe du soir, d'après des évaluations effectuées par EDF et RTE.

Plusieurs facteurs « énergivores » contribueront en effet à une augmentation significative des besoins électriques. Tout d'abord, la dynamique démographique (avec une perspective de 1,4 million d'habitants supplémentaires sur le territoire francilien), d'où découle la nécessité de construire de nouvelles habitations en nombre suffisant, et économique, la création de plusieurs centaines de milliers d'emplois impliquant également la construction de bâtiments.

De plus, tant pour stimuler ces évolutions démographiques et économiques que pour y répondre, de nouveaux réseaux et modes de transport aux forts besoins en électricité se développeront, à savoir le Grand Paris Express (200 km de lignes de métro et 72 gares) et, ce qui est également souhaitable, l'essor de l'usage des véhicules électriques. Enfin, l'implantation envisagée de 500 000 m² de « *data centers* » (centres de traitement de données) contribuera elle aussi à la hausse des besoins en électricité, en opérant un appel de puissance qui pourrait être quasiment égal à celui des nouveaux logements selon ERDF.

2. Des actions sont donc indispensables pour garantir la sécurité d’approvisionnement

Toujours selon les travaux réalisés par les services de l’État dans la région, le réseau électrique actuel doit être étendu et renforcé afin de maintenir l’équilibre du réseau. Les infrastructures d’acheminement existantes nécessitent d’être renforcées afin de pouvoir répondre aux besoins nouveaux et accrus. Veiller à l’équilibre du réseau implique donc de considérer les différentes zones afin d’éviter les déséquilibres locaux corrélés, par exemple, à l’implantation de *data centers* ou de bornes de recharge rapide des véhicules électriques. Par ailleurs, de nouvelles lignes sont également à prévoir du fait de la dynamique démographique prévue puisque certaines zones actuellement peu peuplées sont amenées à devenir plus consommatrices. L’équilibre sur le réseau électrique d’Île-de-France est aujourd’hui assuré par les sites de production thermique situés à proximité de la capitale (Vitry-sur-Seine, Porcheville, Vaires-sur-Marne, Gennevilliers). Il est primordial de maintenir ces moyens de production.

De même, il sera nécessaire de veiller à ce que, même si la consommation de produits pétroliers en Île-de-France diminue, des stocks pétroliers en nombre suffisant restent proches du cœur dense de l’agglomération. Les dépôts pétroliers en Île-de-France sont actuellement au nombre de quatorze et assurent une solution en cas de rupture grave de l’approvisionnement. La fermeture de sites entraînerait un transfert des stocks stratégiques vers d’autres régions. Cet éloignement fragiliserait la gestion locale de la sécurité de l’approvisionnement pétrolier et compliquerait la logistique pétrolière avec davantage de flux de camions effectuant les livraisons.

B. INSCRIRE LE GRAND PARIS DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

1. Améliorer l’efficacité énergétique des transports et des bâtiments

Le déploiement du Grand Paris constitue l’opportunité d’ancrer le territoire dans la transition énergétique en y déclinant les priorités nationales, et les priorités régionales fixées dans le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Énergie (SRCAE). Le SRCAE 2012 de l’Île-de-France, élaboré conjointement par l’État, la région et l’ADEME, prévoit en effet des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, afin de respecter les engagements, notamment européens, de la France.

L’une des priorités est le renforcement de l’efficacité énergétique des bâtiments. Le SRCAE vise un doublement du rythme annuel des réhabilitations des bâtiments dans le tertiaire et un triplement dans le secteur résidentiel. Les objectifs du SRCAE sont ainsi en cohérence avec ceux du Plan national de rénovation énergétique de l’habitat (PREH), présenté en mars 2013. La réduction de 25 % de la consommation de gaz par logement à l’horizon 2030, notamment, pourrait contribuer à compenser ainsi les effets des dynamiques démographique et économique.

Outre la rénovation du bâti, des progrès sont possibles en matière d'efficacité énergétique dans les transports. La SGP mène des travaux en ce sens. **Parmi les axes de recherche, l'utilisation de la géothermie et la récupération de l'énergie dissipée ou « fatale » sont des pistes que vos Rapporteurs considèrent comme devant être privilégiées – pas seulement dans le domaine des transports, mais dans une démarche globale en faveur des énergies renouvelables.**

2. Développer les énergies renouvelables

Le SRCAE d'Île-de-France comporte notamment un schéma de programmation pour le **développement de la géothermie**. En 2005, l'Île-de-France comptait 34 installations de production géothermale alimentant 29 réseaux de chaleur et quelques bâtiments indépendants. L'actuel SRCAE accorde une priorité au déploiement des **réseaux de chaleur**, avec un objectif de progression de 40 % du nombre de logements raccordés à ces réseaux, ce qui est susceptible d'encourager efficacement le recours à la géothermie et aux autres énergies renouvelables et de récupération exploitables en Île-de-France. Il existe à ce jour 33 réseaux de chaleur franciliens alimentés par géothermie, capables d'alimenter près de 200 000 logements. L'Île-de-France est l'une des régions françaises les plus propices au développement de la production d'énergie géothermale, **80 % de la géothermie actuellement exploitée en France l'étant en région parisienne.**

Vos Rapporteurs notent avec satisfaction que la plupart des personnes auditionnées partagent leur intérêt pour le développement de l'utilisation de la géothermie dans le cadre du Grand Paris, et qu'un certain nombre de projets en cours ou à l'étude intègrent cette source d'énergie. Plusieurs CDT font état de projets de recours à la géothermie (CDT Boucles de la Marne, CDT Grand Paris Est Noisy-Champs...) et des initiatives sont également menées sur d'autres territoires. **Le recours à la géothermie pour chauffer les futures gares et les futurs logements doit être mis en avant partout où il est possible.**

Vos Rapporteurs notent également que **l'Île-de-France présente un potentiel important pour la production de biogaz par méthanisation des déchets organiques**, ce gaz pouvant également servir à l'alimentation des réseaux de chaleur ou d'électricité, ou comme carburant.

Vos Rapporteurs sont convaincus que le Grand Paris constitue un vecteur majeur de développement des énergies renouvelables, ce qui contribuera à la valorisation de l'image du Grand Paris en France et à l'international. L'intégration de la transition énergétique par tous les acteurs du Grand Paris est une condition de sa réussite en termes de qualité de vie comme de rayonnement international.

CONCLUSION

Le Grand Paris : une chance pour Paris et l'Île-de-France, une chance pour la France entière

L'objectif annoncé de créer 800 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2025, c'est-à-dire dans la décennie qui vient, grâce à la réalisation du projet du « Grand Paris », traduit la prise de conscience que ce grand projet national ne vise pas seulement à améliorer les transports collectifs en Île-de-France, mais d'abord et surtout à valoriser le potentiel économique de la capitale et de l'Île-de-France, non seulement en reliant mieux entre eux les territoires franciliens, mais en créant des pôles de développement et des interconnexions de transport modernes entre l'Île-de-France et le reste du pays.

La façade maritime du Grand Paris jusqu'à la mer en bénéficiera prioritairement, mais l'ensemble du pays recevra également les retombées du développement économique généré par les aéroports internationaux franciliens désormais mieux desservis et reliés entre eux grâce au réseau de transport du Grand Paris.

Aujourd'hui une gouvernance équilibrée est en place, associant le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris. Un réseau de transport moderne, le « Grand Paris Express », a été défini. Une coordination entre ce réseau à construire par la SGP et l'amélioration du réseau existant par le STIF a été établie ; à terme, quand le « Grand Paris Express » aura été réalisé, le STIF deviendra seul gestionnaire.

Les 72 nouvelles gares du « Grand Paris Express » seront un moteur de croissance essentiel. Elles joueront un rôle actif dans la stimulation de l'aménagement urbain lié à l'objectif de construction de 70 000 logements par an au lieu de 40 000 aujourd'hui. Elles devront aussi être un modèle sur le plan environnemental.

La réalisation du « Grand Paris Express » doit être l'occasion de mettre en œuvre concrètement les objectifs de la politique du développement durable, en même temps que d'appliquer le plan de mobilisation pour l'aménagement et le logement annoncé le 13 octobre 2014. Tant en ce qui concerne l'énergie – approvisionnement et transition énergétique –, que les chantiers et le devenir des déchets, la réalisation du « Grand Paris Express » doit être exemplaire. Ce grand projet national doit être un véritable laboratoire de ce que doit être désormais une politique de développement durable mise en pratique. À cet égard, la contractualisation de « projets de territoire » entre l'État et les collectivités territoriales (CDT) doit jouer un rôle essentiel afin d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par la loi.

Enfin, le projet du pôle scientifique et technologique de Saclay, atout majeur au service de l'enseignement supérieur et de la recherche, rappelle combien le réseau de transport est lié au développement universitaire et scientifique.

Le Gouvernement, par la voix du Premier ministre, a récemment rappelé l'importance du Grand Paris. Les Rapporteurs souhaitent que le calendrier qui vient d'être précisé soit respecté et que les ambiguïtés qui subsistent encore, telles que le présent rapport les énoncent, soient levées.

À cet égard, les pistes de réflexion suivantes peuvent être proposées :

1) Sur l'**interopérabilité**, sujet majeur pour la réussite du Nouveau Grand Paris :

- concernant les interconnexions, les financements qui ne sont pas prévus actuellement devraient être inclus dans le prochain contrat de projets État-région au titre de son volet « mobilité » ;
- concernant les correspondances dans les gares du réseau « Grand Paris Express », la SGP devrait fournir 30 % du financement de leur aménagement ; il conviendrait de préciser le chiffrage des travaux, ainsi que les autres sources de financement.

2) Sur l'exploitation du futur réseau de transport :

La RATP pourrait se voir confier l'exploitation des nouvelles lignes, mais l'article 20 de la loi de 2010, dans sa rédaction actuelle, lui confère un monopole de la gestion technique. Ne devrait-on pas modifier la rédaction de cet article pour clarifier cette notion de « gestion technique » afin d'éviter un monopole de fait ?

3) Le Nouveau Grand Paris doit devenir un acteur majeur de **la transition énergétique**. Cela implique :

- de développer dans les nouvelles gares et autour d'elles les réseaux de chaleur alimentés par géothermie ;
- de favoriser les filières de recyclage par l'apport de matériaux destinés aux travaux du Grand Paris et d'encourager les innovations dans le domaine du recyclage pour limiter l'impact direct ou indirect sur l'environnement ;
- de faire preuve d'une vigilance particulière vis-à-vis des terres polluées chargées en sulfates, extraites des zones gypsifères, aujourd'hui sans exutoires clairement identifiés, afin d'éviter la multiplication d'exhaussements de terrains de moins de deux mètres effectués sans autorisation et en dehors de tout contrôle.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. EXAMEN DU RAPPORT D'ÉTAPE LE 3 JUILLET 2013

Lors de sa réunion du 3 juillet 2013, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a présenté le **rapport d'étape sur la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris** (MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay, rapporteurs).

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. Depuis le vote de la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010, la Commission a souhaité contrôler la mise en application de ce texte et a créé sous la 13^e législature puis maintenant dans le cadre de la 14^e législature une mission d'information. Aujourd'hui, les deux rapporteurs que nous avons nommés le 18 juillet 2012, MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay, ont souhaité présenter l'état d'avancement de leurs travaux sous la forme d'un rapport d'étape. Comme le rapport définitif sera présenté à l'automne, il nous revient aujourd'hui de prendre date et non de lancer un débat complet. Aussi, après l'exposé des deux rapporteurs, je donnerai la parole à chaque député qui souhaitera s'exprimer mais pour des questions courtes, ce qui laissera le temps aux rapporteurs de leur répondre.

M. Martial Saddier. Monsieur le Président, je vous remercie de me donner la parole pour un point d'ordre. Au nom des députés du groupe UMP, qui ont travaillé dans un esprit constructif et de dialogue qui n'exclut pas la confrontation d'idées, je souhaiterais mettre l'accent sur les événements d'hier. Nous avons eu l'occasion à plusieurs reprises d'interroger le Gouvernement sur le manque de lisibilité de sa politique environnementale. La manière dont Mme Delphine Batho a été limogée hier pour avoir eu le courage de dénoncer un budget de l'environnement qui sert de variable d'ajustement au projet de loi de finances nous fait penser que l'équilibre de la majorité parlementaire est perturbé. Ces derniers mois, d'autres membres du Gouvernement ont tenu des déclarations bien pires que Mme Batho. De plus, je rappelle que le Gouvernement a connu trois ministres chargés de l'environnement en un an. Je souhaite bon courage au niveau ministre de l'Écologie qui est issu des rangs de notre commission et qui y a toujours été apprécié.

M. Jean-Yves Cautlet. Je trouve cette sollicitude délectable de la part d'un groupe qui prône les réductions de dépenses publiques. Pour le futur, le nouveau ministre, issu de nos rangs, a toute notre confiance pour poursuivre une politique réaliste. Contrairement à certains, nous pensons que « *l'environnement commence* » simplement. Il convient de ne pas se saisir de commentaires de presse pour redresser un balson qui a en tant besoin.

Dernier clin d'œil à propos du terme de limogeage : c'est une référence historique dépassée et une référence géographique péjorative. (*Sourires*)

M. Yves Albarello, corapporteur. Mes chers collègues, nous allons parler d'un projet qui fait consensus aujourd'hui : le projet du Grand Paris. C'est un projet, comme nous l'indiquons dans la note d'étape, d'une complexité inédite. Je commence par un rappel historique : il y a eu la promulgation de la loi du 3 juin 2010, puis le 16 janvier 2011 l'accord, qualifié à l'époque d'« historique », entre l'État et la région Ile-de-France, et enfin les arbitrages rendus par le Gouvernement et annoncés le 6 mars dernier à la cité Descartes par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, qui arrêtent définitivement et concrétisent le projet « Grand Paris Express », rebaptisé « Nouveau Grand Paris ».

Pour cette infrastructure de transport, on est parti d'une vision centralisée pour arriver aujourd'hui à une vision décentralisée. Le projet de réseau a beaucoup évolué, passant de 155 kilomètres pour 45 gares à un réseau de 202 kilomètres et 72 gares. Le législateur avait souhaité que ce réseau soit interconnecté au réseau existant, et on est allé plus loin puisque dans ses annonces du 6 mars, le Premier ministre a indiqué que 6 milliards d'euros seraient injectés pour l'amélioration du réseau francilien existant d'ici 2017, au titre du « plan de mobilisation ».

Le réseau du Nouveau Grand Paris, c'est d'une part un métro en rocade de 100 kilomètres, la ligne 15, avec des quais de 120 mètres et des trains à forte capacité d'emport, et sur les 100 autres kilomètres un métro à capacité adaptée, avec des quais de 60 mètres et des trains à moins grande capacité. Une fois que l'Autorité environnementale aura rendu son avis sur le premier tronçon, l'arc sud de la ligne 15 allant de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la réalisation de ce tronçon de 33 kilomètres commencera en 2015. L'avis de l'Autorité devrait être connu dans quelques jours.

Concernant le financement, le coût global a été évalué à 26,5 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter les 6 milliards d'euros du plan de mobilisation pour la période 2013-2017 uniquement. En ce qui concerne les recettes de la Société du Grand Paris, qui a été constituée en son temps pour mettre en place l'infrastructure de transport et acquérir le matériel avant de remettre le tout au STIF qui gèrera le réseau en tant qu'AOT, ces recettes devraient se stabiliser, à hauteur de 535 millions d'euros par an, en 2014 et 2015, lorsque le prélèvement au profit de l'ANRU aura pris fin. En novembre dernier, le Premier ministre a annoncé que seraient ajoutés 150 millions d'euros supplémentaires de recettes pour permettre à terme à la SGP de voir sa capacité annuelle de remboursement passer à 2,5 milliards d'euros.

S'agissant de la liaison vers les aéroports, on peut regretter que le séquençage qui a été opéré suite au rapport Auzannet n'en fasse pas une priorité. L'aéroport d'Orly sera relié à Paris par la ligne 14 prolongée, épine dorsale de la rocade. Mais l'aéroport international Roissy-Charles de Gaulle ne sera relié qu'en 2027. On peut le déplorer car le territoire du Grand Roissy est un territoire en

développement, avec un potentiel important en termes de création d'emplois et de recettes fiscales. Pour autant, le projet d'une ligne de transport directe et dédiée, le « CDG Express », n'est pas abandonné : même si le Premier ministre a été très clair pour indiquer qu'il n'y aura pas un centime d'argent de l'État dans son financement, il en a confirmé l'existence. Il faut donc faire preuve d'imagination, pour que la première destination touristique du monde, la France, et le deuxième aéroport d'Europe, disposent de ce moyen de transport. Aujourd'hui les passagers n'ont le choix qu'entre le RER B avec de nombreux arrêts et correspondances, ou l'autoroute A1 saturée.

Le projet « Charles de Gaulle Express » peut être réalisé par un partenariat, soit privé, soit public-privé. Fervent défenseur de ce projet, je pense qu'il pourrait prendre la forme d'un EPIC, porté par Aéroports de Paris dont le président, M. Augustin de Romanet, est favorable à cette liaison directe. Une taxation de 2 euros par billet d'avion pour les passagers de l'aéroport de Roissy (40 millions de passagers par an, hors passagers en correspondance) permettrait d'abonder le financement dédié à cette infrastructure.

La question de l'interopérabilité et de l'intermodalité du réseau du Grand Paris est importante puisque de 45 gares, nous sommes passés à 72 gares, avec l'obligation posée par le législateur d'assurer l'interconnexion des réseaux. Pour chaque gare, il faudra réaliser une analyse fine en matière de desserte du territoire, pour ne pas faire de ces gares des culs-de-sac. C'est un sujet qui a été souvent abordé au cours de nos auditions. Nous avons noté que les présidents de conseils généraux sont très attentifs à la question de l'interopérabilité, car les futures gares sont d'une complexité sans précédent, en particulier la gare de Saint-Denis-Pleyel sur laquelle on ne disposera des études nécessaires qu'en septembre 2013.

En matière de coordination entre le STIF et la SGP, question qui a été abordée à plusieurs reprises pendant nos auditions, nous avons constaté qu'il faudrait mettre un peu d'huile dans les rouages. Le projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles comporte des dispositions, dans ses articles 16 et 17, qui permettront une meilleure coordination entre ces deux acteurs.

Enfin, pour aborder le volet environnemental, il ne faut pas, à travers ce projet d'intérêt national, se priver – puisqu'on parle beaucoup de transition énergétique – de l'opportunité d'exploiter les ressources géothermiques, là où c'est possible, pour chauffer à la fois les gares du réseau et les logements qui seront construits dans le cadre des CDT.

Un autre aspect lié à l'environnement est lié aux déblais : 60 millions de tonnes qu'il faudra évacuer. Aujourd'hui l'Ile-de-France n'a pas les capacités nécessaires : il faudra forcément de nouvelles installations de stockage, ou bien combler les carrières de gypse de la région. De plus, l'on va extraire de la bentonite polluée : il faudra être vigilant sur son évacuation et son stockage.

Un dernier point : à l'occasion du premier rapport sur l'application de la loi de 2010, que j'avais présenté avec Mme Annick Lepetit sous la précédente législature, nous avons fait un certain nombre de remarques pertinentes, sur la compatibilité avec la révision du SDRIF et sur la nécessité de prolonger le délai prévu par la loi pour l'élaboration des CDT : le délai pour la prise des décisions d'ouverture des enquêtes publiques était fixé au 31 décembre 2012 par la loi de 2010 ; il a ensuite été reporté au 31 décembre 2013, mais à ce jour seuls 6 projets de CDT sur 21 sont formalisés. Il sera nécessaire de prolonger de nouveau ce délai.

M. Alexis Bachelay, corapporteur. Nous avons estimé qu'il était utile de présenter un point d'étape, à l'issue d'une série d'auditions qui nous a permis d'entendre près de 70 personnes.

Nous ne travaillons pas sur un objet figé, mais sur un objet vivant et qui a encore évolué récemment avec les annonces du Premier ministre sur le « Nouveau Grand Paris », et les précisions sur son calendrier et son financement. Cet objet vivant va continuer d'évoluer du fait d'autres décisions, notamment celles qui seront prises à l'occasion de l'examen du projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Je rappelle quels étaient les grands objectifs posés par la loi du 3 juin 2010 : tout d'abord un objectif de construction de logements, avec la territorialisation de cet objectif (TOL) fixée par le préfet de région. Il s'agit d'un sujet central de la loi et de l'outil de mise en œuvre des objectifs de celle-ci qu'est le contrat de développement territorial, le CDT. La question du financement des CDT, d'une part, et de la capacité d'atteindre l'objectif « logement », d'autre part, est clairement posée.

Le deuxième objectif concerne le développement économique. L'infrastructure de transport du Grand Paris va favoriser l'égalité d'accès des habitants de l'Ile-de-France aux zones d'emploi et de formation : à terme, 90 % des Franciliens demeureront à moins de 2 kilomètres d'une gare. Ceci constituera une évolution majeure, et permettra aussi une augmentation de la productivité des entreprises. La SGP évalue à 70 milliards d'euros les avantages économiques induits du Grand Paris Express. Évidemment, cette évaluation est controversée, certains experts la fixant plus haut, d'autres plus bas.

Il y aura également des retombées immédiates en termes d'emplois du fait du lancement des chantiers : ceux-ci pourraient générer de 15 à 20 000 emplois directs par an dans les secteurs du BTP et des industries ferroviaires, emplois non délocalisables et dont une partie non négligeable bénéficiera à d'autres régions via les appels d'offres et les marchés publics. Au-delà, la SGP estime que l'arrivée du Grand Paris Express permettrait de créer entre 115 et 315 000 emplois en plus de ceux créés par l'évolution naturelle de la région.

Le troisième objectif est environnemental. Bien sûr, en premier lieu, il s'agit de développer les modes de transport alternatifs à la voiture particulière ; mais il s'agit aussi d'anticiper la conduite des chantiers. Je ne reviens pas sur la question des déblais.

En ce qui concerne le CDT, contrat *sui generis* au service du projet du Grand Paris, régi par l'article 21 de la loi du 3 juin 2010, c'est l'outil de planification et de programmation qui permet de décliner au niveau local chacun des objectifs du projet. Il est élaboré par l'État et les communes ou leurs groupements, la région et les départements pouvant désormais en être également signataires. Le CDT n'est pas un document d'urbanisme au sens où on l'entend pour les PLU ou les SCOT. Toutefois, il a des liens très étroits avec ces documents : c'est une des limites de cet outil, l'autre étant son financement. Pourtant il est perçu positivement par les différents acteurs, y compris la Ville de Paris qui au départ ne souhaitait pas s'impliquer dans cette démarche et qui aujourd'hui est associée à l'élaboration de six CDT.

21 projets de CDT sont en cours d'élaboration, 9 d'entre eux ont été validés. La validation n'est une étape intermédiaire : la signature du CDT n'intervient qu'à l'issue d'une enquête publique, et qu'après que les organes délibérants des communes et des établissements publics intercommunaux concernés ont autorisé leurs présidents à signer le contrat. Pour les projets déjà validés, on se trouve en phase pré-opérationnelle, mais ils ne constituent donc qu'une minorité des projets. 8 autres projets sont aujourd'hui en suspens, sans que l'on soit en mesure de connaître les éléments d'un calendrier.

Le délai légal pour l'ouverture des enquêtes publiques a été repoussé au 31 décembre 2013 par la loi « Duflo », mais il faudra le repousser encore.

Il est par ailleurs évident qu'il faut s'interroger sur le lien entre les CDT et la question d'actualité qu'est la définition de la gouvernance de la métropole parisienne.

Au cours des auditions, nous avons abordé la question foncière qui a plusieurs dimensions : les acquisitions foncières nécessaires pour construire l'infrastructure de transport, le foncier aux abords immédiats des gares, et le foncier dans les zones plus larges autour de celles-ci et au-delà. En 2012 la SGP a procédé à de premières acquisitions, par voie amiable, pour un montant total de 10,4 millions d'euros ; elle prévoit d'y consacrer plus de 43 millions d'euros en 2013, dont 80 % pour acquérir des parcelles privées et 20 % pour acquérir des parcelles publiques.

Il est à noter qu'il y a une bonne coopération avec l'Établissement public foncier d'Ile-de-France, qui sera demain l'EPF unique dans le périmètre de la région comme le prévoit le projet de loi en cours d'examen.

En conclusion, la loi relative au Grand Paris a permis une initiative puissante en matière de transport et en matière de réflexion sur l'aménagement du

territoire en Ile-de-France. Mais elle comporte une faiblesse, celle de la gouvernance, souvent abordée au cours de nos travaux. La métropole francilienne est un territoire complexe, avec une multiplicité des acteurs.

La loi en cours d'examen introduira, je l'espère, une nouvelle gouvernance qui est le chaînon manquant du projet du Grand Paris. J'ai développé avec de nombreux collègues franciliens des idées sur cette question, en particulier sur la zone dense. Il m'apparaît nécessaire, pour compléter le Grand Paris, d'aller vers un schéma régional du logement et de l'hébergement, d'avoir une véritable cohérence entre la carte des CDT et la réorganisation à venir de la carte des intercommunalités, et – c'est une position personnelle, mais qui semble portée aussi par le Gouvernement – d'aller vers une véritable « métropole du Grand Paris ». C'est un enjeu majeur pour la métropole francilienne, afin de lui assurer une place de premier rang parmi les métropoles mondiales, pour le développement économique, pour l'emploi, pour la transition écologique, et pour assurer un meilleur cadre de vie à ses habitants.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie nos deux rapporteurs pour leurs conclusions. Lorsque nous avons auditionné Augustin de Romanet, il avait indiqué être prêt à faire supporter une partie des investissements à Aéroports de Paris (ADP). A-t-on une idée du coût de la liaison « CDG Express » ?

M. Jacques Kossowski. Nos rapporteurs ont fait un excellent travail. Conclure les travaux par le tronçon entre La Défense, Pleyel et l'aéroport de Roissy, alors qu'il est estimé à la fois le plus rentable et le plus fréquenté, conduit à priver l'ensemble du programme d'un levier de réinvestissement et d'optimisation de ses ressources. Cette liaison directe me semble indispensable ; je ne comprends pas qu'on puisse la renvoyer à 2027. Serait-il possible d'envisager l'avancement du calendrier des travaux ?

Le nouveau schéma imposera, pour rallier Paris depuis Roissy, de prendre deux métros et un tram. Ceci me semble en contradiction avec l'objectif initial de trajets plus courts et plus directs pour les voyageurs.

M. Christophe Bouillon. Ce rapport d'étape est de très bonne qualité. On est loin de l'expression « *Paris et le désert français* », mais je m'interroge sur l'articulation du Grand Paris avec d'autres projets, comme l'Axe Seine ? Une cohérence m'apparaît indispensable.

M. Jean-Christophe Fromantin. Comment envisager la gestion des différents périmètres entre les fonctions qui font exister la métropole ? La commission des lois discute en ce moment de l'administration de Paris et de la Petite Couronne. La Région travaille sur un territoire différent pour l'organisation des transports. L'établissement public foncier va devenir régional. Le Grand Paris Express se construit à une échelle différente. L'efficacité des politiques publiques passe par une convergence de l'action, par une synergie de l'économie, du logement, du transport et de la formation professionnelle. Si on ajoute à cela,

d'une part la relation stratégique avec les aéroports, d'autre part le rayonnement du port du Havre vers son *hinterland* de la région parisienne qui est fondamental pour notre compétitivité alors que la conteneurisation accélère le commerce international, je redoute un aboutissement incohérent. Comment faire métropole si toutes ces interventions publiques conçoivent différemment le territoire ?

M. Jean-Pierre Vigier. Trois ans après le vote de la loi, je constate que la mise en œuvre du Grand Paris sera encore repoussée jusqu'à fin 2014. Le rapport de la commission *Mobilité 21* montre que, par manque de moyens financiers, l'édification des infrastructures sera ralentie sur tout le territoire national. Quelles sont, alors, vos propositions pour apporter à ce projet des financements complémentaires ?

M. Yannick Favennec. Comment seront gérées les soixante millions de tonnes de déblais qu'ont évoquées les rapporteurs, et qui supportera le coût de cette gestion ?

M. Guillaume Chevrollier. Le Grand Paris est un projet d'intérêt national, voué à développer la croissance bien au-delà des limites de la région francilienne. Comment le financement et la programmation des travaux seront-ils organisés ? Comment ne pas s'étonner du délai des interconnexions avec les aéroports, alors même que nous cherchons à édifier une métropole de rang mondial ?

M. Jean-Louis Bricout. Le Grand Paris est indiscutable tant au regard des besoins constatés que de l'intérêt économique poursuivi. Mais qui dit croissance dit nouveaux logements et nouveaux transports... Alors à quand le « Très Grand Paris » ? Ou ne vaudrait-il pas mieux envisager des décentralisations d'activités vers les territoires, dans les régions ?

Quant à « CDG Express », je m'étonne qu'on recommande encore une nouvelle taxe, cette fois sur les voyageurs. Peut-être est-ce une question de sensibilité politique ?

Mme Laurence Abeille. Nous allons prochainement discuter du projet de loi sur les métropoles. Pourriez-vous préciser le lien entre ces métropoles, les contrats de développement territoriaux et la constitution des intercommunalités en Petite Couronne ?

Ce projet de « Grand Paris Express » est le compromis entre deux visions de l'Île-de-France. L'une, portée par Christian Blanc et axée sur la compétitivité internationale, visait à relier les grands pôles scientifiques, techniques et financiers du territoire. L'autre, francilien, était au service des habitants et de leur quotidien, devenu presque invivable dans les infrastructures actuelles dont la rénovation est une priorité absolue. Le projet correspond à un accord entre les parties et aux enveloppes disponibles.

M. Laurent Furst. La dimension économique du projet lui confère une envergure nationale. Il s'inscrit dans un temps très long, qui excède celui des mandatures politiques : parce qu'il traversera probablement plusieurs alternances, nous ne pouvons pas faire l'économie d'un consensus qui le préservera d'incessantes remises en cause. C'est aussi le projet d'infrastructures le plus important du pays à un moment où tous les dossiers provinciaux sont à l'arrêt.

Cette agglomération de dix millions d'habitants, dans une région de douze millions de personnes, devra être administrée autrement que par l'enchevêtrement de collectivités d'aujourd'hui. Je pense que nous serons tous d'accord, sinon sur la solution, du moins sur le constat.

Enfin, nous avons la chance de compter, avec Roissy, le deuxième aéroport européen. La connexion avec la capitale est une catastrophe. On ne peut pas repousser la modernisation de cette liaison. C'est un suicide pour l'aéroport et pour le développement de notre pays.

Mme Valérie Lacroute. Le projet du Grand Paris est un projet d'intérêt national, au regard tant des enjeux financiers que des enjeux d'aménagement du territoire.

Ce projet intéresse les franciliens de la « *grande couronne* », où se trouve ma propre circonscription. Le tracé a certainement été délicat à établir, puisqu'il doit bénéficier au plus grand nombre d'habitants possible. Si 90 % des franciliens devraient, à terme, résider à moins de deux kilomètres d'une gare, il en reste néanmoins 10 % qui continueront à souffrir d'une offre de transports relativement dégradée.

J'espère donc que ce projet n'obèrera pas les financements affectés aux transports en grande couronne et que ces transports continueront au contraire à bénéficier d'investissements. Le souvenir des projets Eole et Météor reste dans les mémoires, puisque l'État avait alors mobilisé des financements massifs à leur profit, au détriment des zones plus périphériques. La grande couronne souffre déjà d'un taux de chômage élevé et doit accueillir la construction de nombreux logements dans le cadre du schéma d'aménagement territorial : elle ne doit pas devenir le parent pauvre d'une Île-de-France à deux vitesses.

M. Martial Saddier. Utilisateur régulier de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, je constate que sa desserte depuis la capitale est catastrophique. Des travaux prospectifs sur l'évolution du trafic ont été réalisés : quelles seront les incidences des investissements envisagés sur Paris *intra-muros* et sur le positionnement international de la France ?

M. Jacques Alain Bénisti. Même si douze mois de réflexion complémentaire étaient inutiles, même si 4 milliards d'euros ont été perdus par le seul jeu des surcoûts et de la hausse du prix des matériaux nécessaires à la réalisation du projet, même si certaines institutions publiques comme le STIF se sont servies des financements prévus pour le Grand Paris pour se faire financer les

2 milliards d'euros de la jonction Saint-Lazare – La Défense par la SGP, même si les interconnexions avec les réseaux existants ne sont pas toutes réglées, le Grand Paris n'en reste pas moins un projet considérable, qui va révolutionner le transport en Île-de-France et permettre à 10 % de nos trois millions de chômeurs de trouver un emploi.

Une question reste néanmoins en suspens : comment sera réalisé l'acheminement des 61 millions de tonnes de déblais ? On peut imaginer de solliciter les voies ferrées aujourd'hui réservées au fret, qui existent dans bon nombre des sites concernés. Faut-il interpeller RFF et la SNCF sur ce sujet crucial, car ce sont des milliers de camions qui risqueraient autrement de polluer toute la région ? Notre commission doit se mobiliser pour obliger la SGP à mobiliser les voies ferrées et à faire transiter les déblais par le rail.

M. Jean-Luc Moudenc. Je trouve, comme beaucoup de collègues, totalement fondé l'engagement de l'État sur la question des transports publics en Île-de-France, eu égard notamment aux intérêts nationaux et internationaux en cause. Je rappelle néanmoins la faiblesse de ce même engagement quand il s'agit de transport public dans les grandes métropoles de province, qui ont également des besoins importants.

M. Jean-Paul Chanteguet, président. Dans le plan de financement du Grand Paris, figure une recette fiscale additionnelle à hauteur de 2,5 milliards d'euros : de quoi s'agira-t-il exactement ?

M. Yves Albarello, corapporteur. En réponse à M. Furst et à Mme Abeille, je rappelle qu'il m'a été difficile, en 2011, de m'engager dans le dossier du Grand Paris : ce projet s'opposait en effet à celui de la région, alors déjà voté et appelé « *Arc Express* ». Il était évident qu'il y aurait un conflit entre les deux tracés et à partir du moment où le STIF, dont je suis administrateur, avait voté à l'unanimité le projet *Arc Express*, il était de ma responsabilité de trouver une voie de passage entre l'un et l'autre projet.

En commission mixte paritaire, j'avais donc déposé un amendement tendant à mettre les deux tracés concomitamment au débat public. Je savais pertinemment qu'on trouverait, à cette occasion, un compromis entre l'*Arc Express* et le Grand Paris : c'est bien ce qui est advenu, à travers l'accord historique du 26 janvier 2011 signé entre le ministre Maurice Leroy et le président de la région Jean-Paul Huchon.

Ce projet d'intérêt national fait aujourd'hui consensus : il mobilisera 30 milliards d'euros de financement, générant un nombre considérable d'emplois et un surcroît de croissance en Île-de-France évalué à 0,2 %.

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, dont le secteur nord-ouest se trouve dans la circonscription dont je suis l'élu, est le deuxième aéroport international européen, après Londres-Heathrow. Il n'est donc effectivement pas normal que notre pays, qui accueille des touristes du monde entier, n'ait pas mis

en place une liaison directe entre sa capitale et son aéroport international. En Suède, le réseau Arlanda-Express amène en quelques minutes les voyageurs au cœur de Stockholm : pourquoi n'aurions-nous pas une liaison équivalente ? L'arbitrage du Premier ministre a été très clair : il n'y aura pas d'argent de l'État engagé. Il faut donc nous montrer créatifs et audacieux, pour trouver les moyens qui nous permettront de réaliser cet équipement absolument nécessaire.

S'agissant des déblais, les évaluations sont comprises entre 50 et 60 millions de tonnes. Il est prévu, pour leur évacuation, de favoriser les voies fluviales et il est évident que certaines parties du territoire peuvent accueillir ces déblais plus facilement que d'autres : il est plus envisageable de les envoyer en Seine-et-Marne, dont je suis l' élu et où se trouvent déjà des installations de stockage de déchets inertes, des usines d'incinération d'ordures ménagères et des carrières de gypse, qu'en région PACA ! Un plan régional d'évacuation des déchets (PREDEC) a été annexé au dossier du Grand Paris, qui dresse les principales orientations dans ce domaine. Il est vrai qu'un certain nombre d'interrogations demeurent, qui devront recevoir une réponse rapidement – par exemple, le coût de l'élimination de ces déchets.

Pour ce qui concerne l'axe Seine, le projet de loi initial prévoyait une liaison par LGV entre Paris et le Havre, assurant l'*hinterland* du port du Havre. Notre collègue Philippe Duron, président de la commission Mobilité 21 chargée de hiérarchiser les 245 milliards d'euros de projets inscrits au schéma national des infrastructures de transport (SNIT), a indiqué récemment – et j'en suis d'accord – qu'il n'était pas pertinent de mettre en place une LGV sur une aussi courte distance et qu'une ligne normale rapide était suffisante. Je crois que cette option sera retenue pour le développement de l'axe Seine et du port du Havre.

Le coût du CDG-Express serait compris entre 800 millions et 1,2 milliard d'euros.

S'agissant du financement de la SGP, je rappelle que l'essentiel des recettes seront d'origine francilienne, conformément aux propositions du rapport Carrez. Compte tenu de l'état des finances de notre pays, il était en effet difficile de solliciter l'État à travers une dotation en capital de 4 milliards d'euros, telle que prévue initialement.

S'agissant de la taxe sur les billets d'avion, chacun sait que, même sur une destination régulière, le prix du billet d'avion varie constamment. Une taxe de 2 euros sur les voyageurs à Roissy sera à peine perceptible pour les intéressés, mais elle permettra de financer une infrastructure nationale au service des touristes du monde entier.

M. Alexis Bachelay, corapporteur. Il y a effectivement eu, dans un passé récent, des visions différentes des transports franciliens portées par l'État et la région, et le Grand Paris constitue un compromis dynamique et constructif, portant une ambition supérieure avec une meilleure association des pôles économiques.

Il y également un enjeu de simplification des échelons de décision au niveau régional et de cohérence entre les différents acteurs institutionnels. La question me semble encore devant nous et j'espère que notre collègue Jean-Christophe Fromantin, dont l'engagement au service du dynamisme des territoires est connu, pourra nous aider par des propositions.

La décision de faire démarrer les travaux dans le sud des Hauts-de-Seine avait déjà été prise lorsque notre mission a commencé ses auditions. Je reconnais volontiers que d'autres options eussent été possibles, dans le même département, mais nous sommes désormais liés par cette décision, puisque le réseau se construira ensuite tronçon par tronçon, suivant une logique de rocade.

La question de la rupture de charge à Saint-Denis-Pleyel, vers Charles-de-Gaulle ou vers la Défense, est essentiellement d'ordre technique : il semble en effet que l'exploitation d'un métro en rocade ne puisse se faire en continu et que de telles ruptures soient inévitables. Mais on pourrait imaginer un système analogue à celui de la station Châtelet, avec l'interconnexion des RER A et B par des quais adjacents pour les transferts de charge les plus importants. Dans ce contexte, la question de l'intermodalité et de l'interface avec les autres moyens de transport revêt naturellement un caractère essentiel : tout n'est pas réglé, de ce point de vue et le rapport souligne ainsi la nécessité d'améliorer l'articulation des travaux du STIF et ceux de la SGP. Sauf contrainte technique majeure, les interconnexions doivent être assurées et les distances minimisées pour les voyageurs.

S'agissant de la desserte de Roissy, je rappelle que l'aéroport avait été inauguré le 8 mars 1974 par Pierre Messmer : la question est donc posée depuis quarante ans... La perspective est néanmoins claire : cette desserte devra s'opérer dans le cadre posé par le Grand Paris.

M. Yves Albarello. Ce rapport n'est qu'un rapport d'étape, car le temps des transports est un temps long, alors que le temps politique est un temps court. Ce fait nous a été rappelé encore récemment... (*Sourires*).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie une nouvelle fois nos corapporteurs pour leur présentation et je rappelle qu'ils présenteront leur rapport définitif à l'automne.

II. EXAMEN DU RAPPORT EN COMMISSION

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a présenté **le rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris** (MM. Yves Albarello et Alexis Bachelay, rapporteurs).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en venons à notre ordre du jour. En juillet 2012, notre commission a créé une mission d'information afin d'assurer le suivi de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dont M. Yves Albarello et M. Alexis Bachelay sont les deux corapporteurs. Après nous avoir présenté un rapport d'étape le 3 juillet 2013, ils sont parvenus au terme de leurs travaux et nous présentent aujourd'hui leurs conclusions.

M. Yves Albarello, corapporteur. Le Grand Paris, projet d'une complexité inédite, constitue un enjeu national, et doit permettre de résoudre trois problèmes majeurs de la capitale et de l'Île-de-France : la saturation du réseau de transport, le nombre insuffisant de logements, et les difficultés que rencontre la « ville éclatée ». Le Grand Paris est aujourd'hui une réalité : le premier coup de pioche a été donné au mois de juin dernier pour le prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen de la ligne 14 qui doit, à terme, constituer l'épine dorsale du projet en s'étendant du nord au sud, de Saint-Denis-Pleyel à l'aéroport international d'Orly.

Deux annonces sont venues récemment donner une nouvelle impulsion au Grand Paris. D'une part, le Président de la République a confirmé, lundi dernier, alors que M. Jean-Christophe Fromantin et M. Bruno Le Roux lui présentaient le rapport de la mission d'information de notre assemblée sur la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025, que notre pays déposerait un dossier auprès du Bureau international des expositions (BIE). Or il faut savoir que le volet transport du Grand Paris et la liaison « Charles-de-Gaulle Express » sont des conditions *sine qua non* pour obtenir les faveurs du BIE. D'autre part, le Premier ministre a annoncé la concrétisation du Grand Paris dans une communication du 13 octobre 2014.

À ce jour, pratiquement tous les décrets nécessaires à l'application de la loi du 3 juin 2010 ont été publiés sauf celui qui concerne son article 13 relatif aux modalités du versement par les établissements publics d'aménagement d'une participation à la Société du Grand Paris.

Le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) sont les deux acteurs principaux d'une gouvernance complexe en matière de réseaux de transport.

Présidé par M. Jean-Paul Huchon, président de la région, le STIF, autorité organisatrice des transports de tout le territoire, Transilien compris, dispose d'un budget de 5,4 milliards d'euros alimenté par le versement transport (VT) à hauteur

de 3,6 milliards, et par des subventions provenant de la région et des départements franciliens. L'État et la région ont conclu, le 26 janvier 2011, un accord « historique » sur la mise en œuvre du projet de rocade par métro. Ils ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage de la « ligne orange » qui correspond désormais au tronçon de la ligne 15 allant de Saint-Denis-Pleyel à Champigny, couplé au prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs.

La SGP est un établissement public industriel et commercial de l'État dont le directoire est présidé par M. Philippe Yvin, et le conseil de surveillance par M. André Santini – ce conseil comprend le président du conseil régional, le maire de Paris, les sept présidents des conseils généraux concernés, et des représentants de l'État. La SGP a pour mission d'élaborer le schéma de transport, d'acquérir le matériel, et de mettre en place les infrastructures qui seront à terme transférées au STIF. Elle peut également conduire des opérations d'aménagement et de construction.

La SGP bénéficie de trois recettes fiscales affectées : une part de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) ; une taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle aux taxes locales – taxe d'habitation, taxes sur le foncier, cotisation foncière des entreprises –, et une part de la taxe locale sur les bureaux. En 2013, le produit de ces recettes était respectivement de 60, 117 et 168 millions d'euros. En 2014, les recettes prévisionnelles de la SGP s'élèvent à 530 millions d'euros, avec un produit attendu de la taxe sur les bureaux de 350 millions d'euros en raison de la suppression du prélèvement effectué préalablement au profit de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). La loi de 2010 prévoit également que l'État dote le capital de la SGP à hauteur de 4 milliards d'euros afin que cette dernière puisse lever des emprunts sur les marchés financiers et recevoir les participations des aménageurs.

Selon le rapport d'activité de la SGP pour l'année 2013, et suite aux annonces faites le 6 mars 2013 par le Premier ministre de l'époque, M. Jean-Marc Ayrault, relatives au Nouveau Grand Paris, les dépenses à la charge de la SGP à l'horizon 2030 devraient s'élever, compte tenu du périmètre de sa maîtrise d'ouvrage, à 25,525 milliards d'euros. Ce montant comprend 22,625 milliards d'euros pour la réalisation des nouvelles lignes 15, 16, 17 et 18, et les prolongements de la ligne 14 au nord, de Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud ; 450 millions d'euros de contribution au financement du prolongement de la ligne 14 au nord de Saint-Lazare jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ; 2 milliards d'euros de contribution au financement d'opérations du plan de mobilisation sur la période 2013-2017, et 450 millions d'euros pour l'adaptation des réseaux existants.

Entièrement souterrain, le premier tronçon de trente-trois kilomètres du Grand Paris Express – la partie sud de la ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs – devrait être lancé en 2015 pour un montant de 5,286 milliards d'euros. Pour son financement, la SGP a déposé un dossier auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) afin d'obtenir un prêt de 1 milliard d'euros.

La coordination entre STIF et SGP s'est améliorée depuis les conflits de 2010, notamment grâce à l'introduction du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France qui a joué un rôle fédérateur.

Les six lignes du Grand Paris Express se composent de quatre nouvelles lignes, et du prolongement des lignes 14 et 11 déjà en service.

La sécurité du Grand Paris Express est évidemment une préoccupation partagée par tous les acteurs. Elle comporte trois volets, relatifs à la sécurité du système de transport, à la sécurité civile dans les gares et les trains, et à la sécurité publique du réseau. En la matière, la répartition des compétences « à la française » est évidemment particulièrement complexe : le préfet de police est responsable en surface à Paris, les préfets le sont dans les départements, mais les réseaux souterrains relèvent de la police des transports. Pour tenter une coordination, une convention de coopération a été signée en septembre 2013 entre le préfet de région, le préfet de police, et les sept préfets de département.

Le 19 juillet 2013, un protocole de financement État-région Île-de-France a permis de doter le plan de mobilisation de 7 milliards d'euros de crédits d'engagement et de 6 milliards d'euros de crédits de paiement sur la période 2013-2017. Pour compléter ce financement, le Premier ministre s'est engagé, le 13 octobre dernier, au versement par l'État de 1,4 milliard d'euros sur la période 2015-2020 dans le cadre du volet « transports » du contrat de projets État-région.

La desserte des aéroports constituait un maillon manquant : il est essentiel de relier correctement nos aéroports à la capitale et au reste d'un pays classé première destination touristique mondiale. L'aéroport d'Orly deviendra, au sud, le terminus de la ligne 14 prolongée, au nord, jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, ainsi que le terminus de la ligne 18. La gare « Orly » du Grand Paris se situera entre les deux terminaux de l'aéroport.

L'aéroport Charles-de-Gaulle, aujourd'hui deuxième aéroport européen, pourrait un jour dépasser celui de Londres-Heathrow. Nous ne pouvons pas nous contenter de n'offrir aux touristes qu'une liaison avec la capitale par le RER et ses multiples correspondances, ou par l'autoroute A1, saturée et sale. Un premier projet de liaison « Charles-de-Gaulle Express » (CDG Express) engagé en 2006 au profit d'un groupement dirigé par Vinci, désigné comme concessionnaire pressenti, a été abandonné à la fin de l'année 2011. En novembre dernier, le Premier ministre a nommé M. Vincent Pourquery de Boisserin, ingénieur général des ponts, des eaux et forêts, coordonnateur interministériel pour le CDG Express. Au mois de juin, une société avait été créée entre Aéroports de Paris (ADP) et Réseau ferré de France (RFF), dotée d'un capital de 12 millions d'euros, afin d'étudier la faisabilité d'une ligne dédiée et directe entre l'aéroport et la gare de l'Est. D'un montant de 1,6 milliard d'euros, ce projet pourrait être financé pour 20 % par ADP, ce qui permettrait de lever un emprunt notamment grâce à la Banque européenne d'investissement (BEI). Je rappelle que le CDG Express a aussi été retenu pour bénéficier des financements du plan Juncker. Le calendrier

prévisionnel de réalisation prévoit un démarrage des travaux en 2017 pour une mise en service à la fin de l'année 2023, sachant que l'Expo aurait lieu en 2025.

Vos deux rapporteurs estiment qu'il est essentiel de conserver une place pour les autres modes de transports. Le Grand Paris ne doit pas être unimodal. Le raccordement du Grand Paris Express au réseau routier et autoroutier doit être pertinent. Il faut ouvrir des parcs relais près des gares, adapter les trajets des lignes de bus, et synchroniser l'ensemble des horaires, ce qui n'est pas une mince affaire. Le développement des lignes de bus doit aussi passer par un « verdissement » des véhicules. La RATP a lancé une étude afin que, d'ici à 2025, tous les bus de la région parisienne soient à « zéro émission carbone ».

L'article 2 de la loi du 3 juin 2010 dispose que les grands ports maritimes du Havre et de Rouen « constituent la façade maritime du Grand Paris ». Il s'agit de créer un Grand Paris jusqu'à la mer. Un groupement d'intérêt économique, HAROPA, a été créé en janvier 2012 entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, et l'objectif est de mettre en place, d'ici à la fin de l'année, un schéma stratégique d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine à horizon 2030. Sur cette base sera conclu un contrat de plan interrégional État-régions pour la période 2015-2020. En avril 2013, le Gouvernement a désigné un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, M. François Philizot, qui préside un comité directeur comprenant un préfet coordonnateur et les présidents des conseils régionaux des trois régions concernées.

M. Alexis Bachelay, corapporteur. La deuxième partie de notre rapport d'information est relative aux gares du Grand Paris.

L'Île-de-France compte actuellement 383 gares pour le Transilien, 65 gares RER-métro, 300 stations de métro, 6 gares parisiennes et 3 gares TGV en grande couronne – Roissy, Massy et Marne-la-Vallée. La mise en œuvre du Nouveau Grand Paris comportera un volet « gares » composé de 72 gares sur les 200 kilomètres du futur réseau – 69 seront nouvelles, et il y en aura même au total 73 si une gare de la ligne 18 est implantée à Saint-Quentin-Université. Ces gares cristallisent tous les défis du Grand Paris : le défi du nouveau réseau qui doit s'articuler avec celui déjà en service, le défi de l'évolution des mobilités en Île-de-France et du développement indispensable de l'intermodalité, les enjeux fonciers et d'aménagement urbain, les défis techniques, et les problèmes de gouvernance.

La localisation des gares fait aujourd'hui consensus. Elle a été confirmée en 2011 lors de l'accord entre l'État et la région puis, le 6 mars 2013, par le Premier ministre, M. Jean-Marc Ayrault. Les rapporteurs notent toutefois que la question des dimensionnements est loin d'être tranchée. Les nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé nous ont par ailleurs amenés à nous demander si l'intermodalité était suffisamment prise en compte par les projets et les acteurs. Si l'objectif est clairement reconnu par tous, le bilan que nous tirons des auditions est plutôt mitigé. Chacun reconnaît la complexité du problème, liée au grand nombre

d'acteurs impliqués : STIF, SGP, collectivités, SNCF, RATP et RFF. Il nous est, en conséquence, apparu indispensable que le STIF monte en compétence sur ce dossier afin de coordonner l'ensemble des enjeux de mobilité. Par sa dimension transversale, il est le plus à même d'affronter les tensions, pour ne pas dire les « dissensions » qui persistent entre la SGP et les acteurs du dossier. Nous avons insisté sur la nécessité pour tous de trouver les moyens de coopérer, notamment grâce à des outils juridiques nouveaux à caractère contractuel. Dans un univers techniquement et juridiquement complexe, alors que chacun cherche à faire financer par l'autre le plus de dépenses possible, il est nécessaire d'optimiser les flux de transport, notamment ceux en provenance de la grande couronne, qui pourront bénéficier du réseau du Grand Paris grâce à l'intermodalité.

La troisième partie de notre rapport est principalement consacrée à l'insertion du réseau dans le tissu urbain et dans l'aménagement du territoire. La loi du 3 juin 2010 a créé les contrats de développement territorial (CDT). Ces contrats *sui generis*, outils de planification et de programmation, sont, au niveau local, de véritables projets stratégiques de territoire. Ces CDT sont nécessairement élaborés autour de chacune des gares du Grand Paris, mais, au-delà, de nombreux territoires ont fait le choix de cette contractualisation. Vous trouverez un bilan de l'état d'avancement de ces CDT dans notre rapport d'information : neuf projets ont déjà abouti, et cinq autres ont été validés. La quasi-totalité des personnes auditionnées a porté une appréciation positive sur cet outil juridique. La question des financements est toutefois posée car, si les moyens ne sont pas à la hauteur des ambitions, il existe un risque que ces projets restent lettres mortes. La Caisse des dépôts et consignations ainsi que d'autres acteurs pourraient jouer un rôle en la matière.

Notre rapport d'information traite également du volet « logement » de la loi du 3 juin 2010 dont l'article 1^{er} posait « l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France ». Cet objectif est plus ambitieux que celui fixé par le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2008, qui prévoyait la construction de 60 000 logements par an sur la période 2008-2030. À ce jour, ils n'ont pas été atteints. Notre rapport compare, département par département, la construction moyenne sur la période 2001-2011 aux objectifs annuels de production, autrement dit « territorialisation de l'objectif logement » (TOL), sachant que la sous-production de logements a plutôt eu tendance à s'aggraver après 2011. À Paris, durant cette période, le rythme annuel de construction s'est élevé à 2 931 unités alors que l'objectif TOL est fixé à 4 500. Dans les Hauts-de-Seine comme en Seine-Saint-Denis, l'objectif TOL prévoit la livraison de 11 600 logements alors que seulement 5 333 ont été produits dans l'un, et 5 312 dans l'autre. L'insuffisance de l'offre de logements a motivé le lancement par le Premier ministre, le 13 octobre dernier, d'un plan de mobilisation pour l'aménagement et le logement en Île-de-France. Parmi les mesures proposées, je retiens la création d'une opération d'intérêt national (OIN) dite « multisites », la création de Grand Paris Aménagement en remplacement de l'Agence foncière et technique de la région Île-de-France pour piloter l'OIN, la mise en place de l'Établissement public foncier d'Île-de-France, fusionnant les quatre

établissements existants, des mobilisations spécifiques pour un certain nombre de projets, et une aide de l'État aux maires bâtisseurs.

Nul ne sait aujourd'hui si ces mesures suffiront à atteindre les objectifs fixés. Il est en revanche certain que « l'effet levier » du Grand Paris pourrait être considérable, notamment autour des gares. En additionnant les périmètres se situant dans un rayon de 400 mètres autour de soixante-neuf nouvelles gares du Grand Paris Express – ce qui exclut les trois stations intermédiaires de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs –, nous obtenons un territoire de 138 kilomètres carrés qui est plus vaste que les 105 kilomètres carrés de Paris *intramuros*. Cela donne la mesure de l'enjeu que constitue la création d'un nouveau réseau et de nouvelles gares pour répondre à la crise du logement.

Le creusement des futurs tunnels posera des problèmes de servitude en tréfonds qui sont réglés par la création, dans le projet de loi relatif à la transition énergétique, d'une servitude d'utilité publique dérogatoire s'appliquant à partir de quinze mètres en dessous du sol naturel. Sans cette disposition, la SGP aurait dû demander plus de huit cents expropriations en sous-sol, avec tous les risques juridiques que cela aurait comporté en termes de contentieux.

M. Yves Albarello, corapporteur. Nous consacrons la dernière partie de notre rapport à l'environnement. Je rappelle que la loi du 3 juin 2010, votée avant le Grenelle 2 de l'environnement, a fait de l'évaluation environnementale un élément déterminant des décisions relatives aux infrastructures de transport. Elle prévoit la consultation de l'Autorité environnementale sur le projet de schéma d'ensemble du réseau de transport, et rend obligatoire l'évaluation environnementale dans chaque dossier d'enquête publique des projets d'infrastructure. La SGP a ainsi été amenée à modifier son dossier d'enquête publique relatif à la ligne 15 sud suite à un avis critique émis par l'Autorité environnementale en 2012.

Le problème de la gestion des déchets de chantier est complexe. Un projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics (PREDEC), approuvé par le conseil régional, prévoit un moratoire sur le stockage des déblais. Les travaux du Grand Paris pourraient produire entre 60 et 80 millions de tonnes de déblais qu'il faudra bien gérer localement. En effet, nous sommes tous partisans de l'économie circulaire : il n'est donc pas question d'exporter dans d'autres régions les déchets du Grand Paris. Nos auditions nous amènent cependant à constater que la région ne dispose pas de suffisamment de capacités de stockage pour entreposer les terres excavées par les tunneliers. En la matière, la Seine-et-Marne, qui couvre la moitié de la région, prend largement sa part, mais tous les départements ne jouent pas le jeu. Nous avons saisi par courrier le président de la SGP pour attirer son attention sur le sujet.

La présence massive de gypse dans le sous-sol francilien pose un autre problème important. Les terres sulfatées sont en effet polluantes pour les nappes

phréatiques. Ce danger est bien réel, et nous ne savons pas où ces terres pourraient être stockées aujourd'hui. En tout état de cause, nous ne souhaitons pas que les entreprises adjudicataires gèrent seules les exutoires de déchets et choisissent par exemple, comme cela se produit trop souvent, de pratiquer des exhaussements de terrain de moins de deux mètres sur des terres agricoles. Certains acteurs n'hésitent pas à opter pour le dépôt sauvage plutôt que pour le stockage dans les lieux dédiés mais coûteux – les installations de stockage des déchets inertes (ISDI) ou les installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND). Ces gougnaftiers sont de véritables bandits qui font du trafic de déchets et polluent la région parisienne.

Le Grand Paris ne pourra être un projet vertueux que si une réflexion est menée pour limiter les déplacements de déchets et le bilan carbone qui en résulte.

Il faudra également tirer parti des déblais excavés pour combler le déficit structurel de matériaux de construction en Île-de-France. Nous avons envisagé de saisir le président Jean-Paul Chanteguet afin que notre commission organise une table ronde sur la question des filières de recyclage car nous avons été très surpris de constater que ces matériaux n'étaient pas utilisés. Les chantiers des grandes infrastructures ne s'adressent malheureusement pas aux grandes centrales de recyclage.

Il est aussi impératif d'encourager les innovations dans le domaine du recyclage. Demain, des solutions innovantes permettront de diviser par trois les rotations de camions derrière un tunnelier en réduisant le volume des déblais.

Le Grand Paris, ce sont aussi des enjeux énergétiques. L'Île-de-France ne produit aujourd'hui que 10 à 11 % de l'énergie qu'elle consomme, et ses besoins vont considérablement augmenter. En 2030, le niveau de consommation d'électricité aura progressé de 30 % par rapport à l'année 2011, soit l'équivalent du double de la croissance tendancielle, uniquement du fait du déploiement du Grand Paris. Les besoins électriques supplémentaires liés à la dynamique du Grand Paris sont estimés à 2 200 mégawatts à la pointe du soir.

Plusieurs facteurs « énergivores » contribueront en effet à une augmentation significative des besoins électriques. Il faudra compter avec la dynamique démographique et les 1,4 million d'habitants supplémentaires vivant sur le territoire francilien, mais aussi alimenter le réseau du Grand Paris Express ainsi que les 500 000 mètres carrés de *data centers* qui s'implanteront demain dans l'enceinte du Grand Paris.

Pour répondre à ces besoins et inscrire le Grand Paris dans la transition énergétique, nous devons développer les énergies renouvelables. L'Île-de-France a la chance d'être l'une des régions françaises les plus propices à la production d'énergie géothermale. Il faudra développer des réseaux de chaleur et rendre par exemple obligatoire le chauffage des nouvelles gares grâce à cette énergie. Les CDT devront également favoriser le recours à la géothermie. L'Île-de-France

présente aussi un potentiel important pour la production de biogaz par méthanisation des déchets organiques, ce gaz pouvant également servir à l'alimentation des réseaux de chaleur ou d'électricité, ou comme carburant.

Vos rapporteurs sont convaincus que l'intégration de la transition énergétique par tous les acteurs du Grand Paris est une condition de sa réussite en termes de qualité de vie comme de rayonnement international.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Avant de laisser s'exprimer les orateurs inscrits, je donne la parole aux représentants des groupes politiques.

M. Jean-Yves Caullet. Votre rapport d'information regorge de prétextes qui auraient pu inciter les uns ou les autres à s'arrêter en chemin, mais malgré cela, le Grand Paris progresse quelle que soit la majorité en place. C'est une fierté car cela démontre que notre pays peut porter de grands projets malgré les difficultés conjoncturelles qu'il rencontre. C'est un exemple, car cela prouve que nous sommes capables de fédérer des énergies. C'est un espoir, car des projets de même ampleur pourraient naître dans d'autres domaines et bénéficier de la même façon d'un soutien politique dans la continuité.

Le contrôle parlementaire est essentiel à la stabilité du processus de convergence à l'œuvre. Compte tenu de la dispersion possible des intérêts et des problématiques, il est fondamental que le Parlement, dans son rôle de représentation générale du peuple, conduise ce projet avec les divers acteurs. J'espère que de futures missions d'information de notre commission viendront régulièrement faire le point sur l'avancée du projet.

La desserte aéroportuaire de l'Île-de-France ne concerne pas une seule région mais la France entière. En tant qu'élu de province, je considère que la question touche tout le pays qui utilise ces infrastructures.

L'intermodalité constitue le meilleur moyen d'optimiser les équipements nouveaux, de leur donner un impact maximal, et d'étendre leur zone d'influence.

Pourra-t-on déterminer les zones d'habitat ou d'activité qui se rapprocheront les unes des autres dans le futur grâce aux infrastructures du Grand Paris ? Si l'on traçait ces schémas « isochrones », je suis persuadé qu'ils dépasseraient largement les frontières du Grand Paris.

Je veux souligner l'importance du pôle scientifique et technologique de Paris-Saclay. Il est parfois difficile pour ceux qui sont pourtant tournés vers l'avenir, au cœur de la recherche, de renoncer aux lieux anciens. Ce projet progresse et son succès est lié à celui des nouvelles infrastructures.

Nous constatons aujourd'hui que naissent, dans un rayon de 300 kilomètres autour de la capitale, des projets d'extension ou de création de carrières, explicitement motivés par les besoins des chantiers d'infrastructures de la région Île-de-France. Il est impératif que nous menions une réflexion globale

sur les matériaux, sur les filières de recyclage, et sur les méthodes de construction économes en ressources nouvelles. Il est inenvisageable qu'un rapport de subordination s'installe entre le Grand Paris et le reste de notre pays, que ce soit pour ce qui concerne la fourniture des matériaux ou le stockage des déchets. Il sera sans doute utile de discuter de ces questions avec des interlocuteurs extérieurs à la région Île-de-France.

M. Jacques Alain Bénisti. Les deux rapporteurs ont parfaitement pointé les problèmes et les dysfonctionnements qui pourront contrarier les objectifs de mise en service du Grand Paris Express. Je pense notamment au tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs, dont l'ouverture est prévue pour 2020.

Les gares d'interconnexion entre le Grand Paris Express et les RER, les métros et les trains sont prévues par la loi depuis plus de quatre ans, mais l'insuffisante coordination entre les divers partenaires risque d'entraîner des retards dommageables au projet. RFF a très clairement annoncé que les délais prévus pour l'ouverture des gares d'interconnexion ne seront pas tenus et que leur mise en service pourrait être repoussée de trois ans. Les études déjà engagées ont également pris du retard, ce qui aura pour conséquence de freiner l'avancée du projet.

Par essence, le projet du Grand Paris vise au développement des grands sites universitaires et au développement économique créateur d'emplois. Les 138 kilomètres carrés évoqués par M. Alexis Bachelay ne sauraient donc être destinés au logement. Il s'agira d'ailleurs aussi d'opérer un rééquilibrage entre l'ouest parisien, où se trouvent les entreprises, et l'est, où se concentrent les habitants.

Par ailleurs peut-être vaudrait-il mieux parler en mètres cubes pour mesurer les déblais résultant des travaux du Grand Paris Express. Il a été proposé que ces millions de mètres cubes soient évacués par le train et par la voie fluviale. La SGP a déjà consenti un effort considérable puisqu'il est prévu que 50 % des déblais seront transportés par voie ferrée. Notre commission devrait cependant insister pour que cette proportion passe à 80 %.

Je partage l'avis de nos rapporteurs concernant la géothermie qui pourrait alimenter les sites situés autour des gares.

M. Jean-Christophe Fromantin. Je remercie M. Yves Albarello d'avoir évoqué la candidature française à l'Exposition universelle de 2025, dont le dossier sera déposé en 2016, ainsi que le Président de la République l'a indiqué avant-hier lorsque nous lui avons remis le rapport de la mission d'information consacrée à ce sujet. Cette échéance exige que certains arbitrages soient rendus de façon urgente car notre dossier de candidature ne sera crédible que s'il comporte des réponses en termes de mobilité aux enjeux d'une Exposition universelle qui se construirait de façon polycentrique autour de plusieurs sites.

Le projet de Grand Paris me pousse à m'interroger sur la gouvernance des territoires. Au début de l'année prochaine, l'Assemblée aura à débattre des

compétences territoriales lors de l'examen du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dit « NOTRE », qui traitera notamment des intercommunalités et de leur articulation avec la métropole du Grand Paris. J'entends parler de gares, de CDT, d'objectifs de construction de logements. Certes, mais sans gouvernance politique, le risque de dissymétrie est grand. Comment imaginer que des CDT ne correspondent pas à des intercommunalités de proximité ? Est-il seulement envisageable qu'aucune cohérence territoriale n'existe entre une gare, un CDT et une intercommunalité ? Il semblerait logique que les intercommunalités épousent les territoires de projets, et que les problématiques ne soient pas traitées de manière isolée. Les rapporteurs ont-ils déjà amorcé une réflexion sur ce sujet ? Ont-ils prévu une suite à leur travail visant à faire converger les diverses gouvernances et les perspectives de projets tant en matière de transport que de logement ?

M. Jacques Krabal. Il n'est qu'à revenir aux chiffres pour se faire une idée du cadre de ce dont nous discutons ce matin. Nous sommes appelés à repenser l'aménagement d'un territoire qui génère près du tiers du PIB français, peuplé de 12 millions d'habitants, et où 8,5 millions de voyageurs empruntant quotidiennement les transports en commun. L'Île-de-France concentre 40 % du trafic national qui a progressé de 21 % en dix ans dans la région alors qu'il n'augmentait que de 10 % sur l'ensemble du réseau du pays.

Si ces chiffres donnent le vertige, la modernisation de l'existant et la part faite à l'innovation, notamment en ce qui concerne les interconnexions et l'interopérabilité, sont des enjeux capitaux en termes de qualité de vie pour les Franciliens et pour tous ceux qui seront amenés à transiter par ce réseau. Sont en jeu, la compétitivité globale dans le cadre de la mondialisation, et donc l'attractivité territoriale de tous les espaces géographiques concernés. L'intérêt est donc francilien et national, avec des objectifs globaux qui intègrent les problématiques environnementales et les exigences déterminées dans le cadre de la transition énergétique.

Si l'on ne peut qu'être satisfait des diverses avancées déjà enregistrées, je m'interroge toutefois sur les significations à donner à l'absence de présentation de l'état d'application de la loi du 3 juin 2010.

Mes questions seront simples. Existe-t-il à ce jour un état précis du montant des capitaux nécessaires pour entreprendre le projet déterminé dans la loi ? Qu'en est-il du contour et de l'architecture du réseau de transport de fret ferroviaire ?

L'article 1^{er} de la loi de 2010 prévoit que le « réseau de transport est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant [...] ». Il précise : « 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. » Comment se fera l'interconnexion entre le nouveau réseau et l'ancien ? Existe-t-il déjà une carte précise ? Qu'en est-il des acteurs engagés et des financements ?

Le projet Charles-de-Gaulle Express est une nécessité, M. Jean-Yves Caultet l'a dit. Cela est également vrai des connexions avec l'aéroport d'Orly.

Dans ma circonscription de Château-Thierry, 5 000 personnes fréquentent le réseau qui les amène soit à la gare de l'Est soit à la gare du Nord. Vous comprendrez que je m'interroge sur la suite des événements. Les régions ou départements limitrophes du Grand Paris, comme la Picardie ou l'Aisne, seront-ils associés aux réflexions menées sur ce grand projet ? Nous espérons ne pas en être réduits comme le rat des champs à une invitation fort civile à déjeuner.

Mme Catherine Quéré. Rat des champs moi-même, j'avoue que le Grand Paris, très éloigné de ma circonscription, m'a longtemps laissée un peu indifférente. Toutefois après avoir participé à la mission d'information de notre assemblée sur la candidature de la France à l'Exposition universelle de 2025, j'ai pris conscience de l'importance de ce projet.

Vous nous avez distribué un document rédigé par la SGP qui comporte un calendrier des « horizons de mises en services » des diverses lignes du Grand Paris Express. Les délais annoncés seront-ils tenus ? Êtes-vous optimistes ? La candidature de la France pour l'organisation de l'exposition universelle n'aurait pas de sens sans l'existence d'une liaison entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et le centre de Paris.

M. Jacques Kossowski. En 2013, près de soixante-deux millions de passagers ont transité par l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Une grande partie d'entre eux a dû se rendre à Paris dans des conditions difficiles car la ligne B du RER et les autoroutes A1 et A3 sont aujourd'hui saturées. Afin de préserver la compétitivité et l'attractivité de la capitale, la réalisation du projet CDG Express, qui mettra le centre-ville à vingt minutes du *hub* de Roissy, semble indispensable, de même que la liaison avec l'aéroport d'Orly. Il est urgent d'agir. Pouvez-vous nous donner des éléments précis sur l'état d'avancement de ces projets ?

M. Yannick Favennec. Dans le projet de rapport d'information qui nous a été distribué, les rapporteurs souhaitent, concernant l'enjeu majeur de l'interopérabilité, que la « répartition du financement des interconnexions, encore inconnue à ce jour, fasse l'objet de clarification, par exemple en incluant dans le volet "mobilité" du prochain contrat de projets État-région Île-de-France une enveloppe affectée à ce sujet ». Savent-ils où en sont les négociations sur le sujet ? Quel serait selon eux le montant idéal de ces financements ?

M. Philippe Duron. Il est essentiel que le Parlement suive de près les paramètres financiers du projet pour éviter une dérive de l'endettement de la SGP – comparable à celle de la dette de RFF –, ou les problèmes de coût de fonctionnement que pourrait connaître le STIF. Le coût global du projet atteint 43 milliards d'euros si l'on prend en compte le Grand Paris Express pour 28 milliards, et le plan de mobilisation pour les transports pour 17 milliards. La SGP sera amenée à rembourser un emprunt durant quarante ans, soit jusqu'en 2070. Il pourrait être judicieux de sanctuariser les recettes déjà affectées à la SGP,

et d'envisager la création d'une recette nouvelle au-delà de 2020 pour pallier l'éventualité d'une insuffisance des ressources.

En matière de financement, nous avons abordé le coût des infrastructures mais très peu évoqué les matériels alors qu'ils nécessiteront de dépenser environ 6,5 milliards pour faire fonctionner l'ensemble des réseaux. Les coûts d'exploitation supplémentaires à la charge du STIF, qui sont estimés à 750 millions d'euros par an, ne doivent pas non plus être oubliés.

Le contrôle est un élément essentiel pour que le projet parvienne à son terme. L'évolution du Grand Paris doit faire régulièrement l'objet d'un suivi.

M. Claude de Ganay. Le projet du Grand Paris a déjà malheureusement pris un certain retard. La métropole du Grand Paris représente à elle seule un tiers du PIB national et irrigue économiquement de nombreux territoires limitrophes, comme le département du Loiret où je suis élu. Il faut donc impulser une nouvelle dynamique à une mécanique qui semble parfois manquer d'un pilote unique et d'une organisation plus centralisée en mesure de conduire les discussions avec les nombreux partenaires du projet et avec les élus locaux. Il est indispensable que l'État assume davantage son rôle dans le pilotage du projet en nommant un secrétaire d'État au Grand Paris, comme cela avait été le cas sous la présidence de M. Nicolas Sarkozy. Rattaché au ministère de l'économie, plutôt qu'à celui des transports, ce secrétariat d'État disposerait des outils nécessaires pour agir efficacement et orienter les décrets encore nécessaires. Que pensez-vous de cette idée ?

M. Guillaume Chevrollier. La croissance du parc immobilier prévue grâce à la construction de logements autour des nouvelles gares du Grand Paris Express risque de se faire au détriment du parc ancien. Comment faciliter les restructurations, ou les démolitions et les reconstructions, pour renouveler le parc au lieu de privilégier uniquement la construction ? Comment prévoir un développement équilibré des zones entourant les soixante-douze gares du Grand Paris Express, et adapter la capacité des projets par rapport à la demande future ? Ces enjeux conditionnent la réussite d'un projet qui doit être l'occasion de refonder l'urbanisme grâce à des opérations mixtes habitat-travail dans une logique de développement durable.

M. David Douillet. Nos rapporteurs ont-ils une idée de la part que représenteraient les investissements privés, et en particulier ceux venant de l'étranger, dans l'investissement total nécessaire au Grand Paris ? Je pense aussi aux logements, aux entreprises et aux commerces liés au projet.

Où en est-on à ce jour, sur le plan juridique et fiscal, de la mise en place de la métropole du Grand Paris ?

M. Jean-Pierre Vigier. Le Grand Paris, projet ambitieux et utile, combine développement économique et développement durable. La question de son financement a toujours été au cœur des débats. Ses modalités semblent toujours en partie incertaines. Pensez-vous que nous finirons par avoir les moyens de nos

ambitions tout en évitant, ce qui est essentiel, que le contribuable ne soit amené à mettre la main au portefeuille ?

Mme Valérie Lacroute. Ma circonscription n'est pas concernée par le tracé du Grand Paris Express ; j'espère qu'elle ne le sera pas non plus par les déchets du chantier.

La prochaine décision du STIF de fixer un tarif unique de 70 euros pour la carte Navigo m'inquiète car ce choix réduira les possibilités d'investissement du STIF et pèsera sur la qualité des services, la régularité, et les éventuels achats de trains supplémentaires utiles à la connexion entre les communes de grande couronne et Paris.

La loi de 2010 a confié la maîtrise d'ouvrage des lignes, ouvrages et installations à la SGP tout en précisant dans son article 20 que la gestion technique relèvera de la RATP. Il me semble nécessaire de clarifier le rôle de chacun en termes de gestion technique au moment où le STIF s'apprête à lancer des consultations pour rechercher de futurs exploitants des infrastructures.

M. Laurent Furst. Quel plaisir de voir ce matin l'œcuménisme politique conjugué au talent !

Parler du Grand Paris, c'est jongler avec les milliards d'euros. Pour ma part, je n'oublie pas que notre pays a 2 000 milliards d'euros de dettes, et que l'argent qui est aujourd'hui quasiment gratuit pourrait ne plus l'être demain. Il suffirait que les taux d'intérêt réels remontent un peu pour que la résolution de notre équation budgétaire devienne extraordinairement difficile. L'optimisme à l'égard des grands projets d'infrastructure doit donc être pondéré par la conscience que la situation que je viens de décrire peut survenir à n'importe quel moment.

Il me semble que le projet du Grand Paris, qui permettra de créer autour des nouvelles gares un territoire attractif plus étendu que ne l'est Paris *intra-muros* et d'accueillir 1,4 million d'habitants supplémentaires, pose une question à toute la nation. Aujourd'hui, tout ce qui fait la vie du pays est déjà concentré dans une véritable agglomération-monde au détriment des régions françaises. Or il me semble que ce projet renforce la centralisation et la concentration de la sève de la nation autour d'une seule agglomération sans que la question de l'équilibre entre le centre et les régions ne soit posée.

Le projet met manifestement en place des structures permettant les déplacements en rocade, mais l'augmentation considérable de la population en périphérie, pèsera aussi considérablement sur les liaisons vers un centre qui restera très attractif. Le profane que je suis s'interroge sur les dépenses qu'il faudra nécessairement engager à terme pour renforcer également le réseau en étoile forcément sollicité par les 1,4 million nouveaux habitants du Grand Paris.

Je soutiens ce projet remarquable mais je ne suis pas certain de la pertinence de l'organisation institutionnelle dans laquelle il se développe. On parle

souvent du millefeuille administratif ; avec le Grand Paris, il s'agirait plutôt d'un dix mille feuilles !

M. Yves Albarello, corapporteur. Monsieur Jean-Yves Caullet, vous avez raison : l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est bien la porte d'entrée de la France entière. Le réseau de transport du Grand Paris doit donc être interconnecté, notamment avec les lignes TGV de façon à ce qu'il irrigue tout le pays.

Le plateau de Saclay qui concentrera la science et le savoir français sera desservi par la ligne 18. Peut-être aurait-il été souhaitable que la mise en service de cette ligne s'effectue plus tôt. Il reste qu'elle est bien retenue dans le projet, et que ce territoire connaîtra un fort développement grâce à l'implantation d'entreprises et d'établissements d'enseignement supérieur.

Sans le contrôle parlementaire et le travail de suivi permis par la révision constitutionnelle de 2008, on pourrait par exemple craindre que les filières de recyclage de l'économie circulaire en restent au stade du discours. Nous sommes heureux d'avoir souligné l'importance de ce problème, et nous resterons vigilants sur ce sujet. Monsieur Philippe Duron, afin de surveiller l'évolution de la dette de la SGP, j'espère qu'un rapport d'information suivra celui-ci, et celui que nous avons déjà présenté lors de la législature précédente avec Mme Annick Lepetit.

Monsieur Jacques Krabal, vous nous avez interrogés sur le financement du projet. Sur ce sujet, je rends hommage à M. Gilles Carrez qui est à l'origine de l'affection à la SGP d'un certain nombre de recettes fiscales : l'IFER, la taxe sur les bureaux, et la taxe spéciale d'équipement. Les recettes ne sont actuellement pas toutes dépensées : elles permettront de lever l'emprunt sur le premier tronçon du Grand Paris Express qui sera complété par un prêt de la BEI.

N'oublions pas que nos prédécesseurs se sont posé les mêmes questions que les nôtres quand il a fallu investir pour les expositions universelles du tournant du XX^e siècle ou construire le métro parisien. Gustave Eiffel a dû avoir bien du mal à imposer sa tour pourtant devenue le monument le plus visité du monde ! Devons-nous aujourd'hui nous arrêter dans notre élan alors même que l'économie de la France et celle de l'Europe souffrent de sous-investissement ? Nous avons l'opportunité extraordinaire de relancer notre économie ; nous ne devons pas avoir peur. Faudrait-il ne rien faire ?

M. Laurent Furst. Je n'ai pas dit cela !

M. Yves Albarello, corapporteur. Cette relance créera à terme 800 000 emplois, elle attirera 1,4 million de nouveaux Franciliens, et générera 1,2 % de PIB supplémentaire. Nous ne pouvons pas y renoncer. Nous devons tous y croire pour atteindre notre but ensemble.

Il est clair que Grand Paris ne pourra être un succès que si nous réussissons l'interopérabilité. Le nouveau réseau en rocade sera évidemment relié au réseau en étoile actuel.

Monsieur David Douillet, le montant des retombées économiques du projet est estimé à 70 milliards d'euros. C'est énorme !

Monsieur Jacques Kossowski, la liaison avec Orly s'effectuera grâce à la ligne 14 à l'horizon 2024. Les ingénieurs de la DATAR ont imaginé avec Roissy-Charles-de-Gaulle une magnifique plateforme aéroportuaire que les voyageurs ne parviennent pourtant ni à quitter ni à rallier simplement par le rail ou la route. Le Gouvernement a manifestement pris les choses en main afin d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport grâce au CDG Express. M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères et du développement international, qui défend le tourisme avec acharnement, m'a confirmé il y a deux semaines le soutien apporté à cette infrastructure. Les travaux devraient commencer en 2017 pour une mise en service à la fin de 2023, et coûter 1,645 milliard d'euros.

M. Alexis Bachelay, corapporteur. Plusieurs questions ont été posées concernant le calendrier du projet. Je ne suis pas certain que l'on puisse aujourd'hui parler de retards, mais le risque que l'on rencontre des difficultés pour tenir tous les délais annoncés existe bien. Les retards sont le lot commun des projets d'infrastructures moins ambitieux : ils ne peuvent donc être catégoriquement exclus concernant un programme d'une telle ampleur, d'autant plus qu'il doit être mené dans des zones très denses tant en termes d'habitat que d'activité. Ce sujet constitue évidemment un enjeu majeur pour la SGP qui nous a fait part à plusieurs reprises de ces inquiétudes – j'ai déjà évoqué par exemple la question des tréfonds. Il nous paraît légitime que l'État prenne ses responsabilités, et fasse tout ce qui est en son pouvoir pour que le calendrier de ce projet exceptionnel soit respecté.

L'annonce par la RATP du report de 2017 à 2019 de la mise en service de la prolongation de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen, premier projet du Grand Paris, constitue un réel motif d'inquiétude. Le législateur et le Gouvernement doivent rester à l'écoute de la SGP afin de l'aider à tenir les délais annoncés.

En matière d'interopérabilité, nous n'en restons pas aux vœux pieux, et nous mettons en avant des propositions. Nous suggérons par exemple que les financements non encore prévus soient inclus dans le prochain contrat de projets État-région au titre du volet « mobilité ». Le préfet de région a déjà son mandat de négociation. La SGP devrait fournir 30 % du financement nécessaire à l'aménagement des correspondances des gares du réseau Grand Paris. Il s'agit là d'un autre acte fort.

L'article 20 de la loi du 3 juin 2010 fait de la RATP le futur gestionnaire technique des infrastructures du Grand Paris Express. Les opérateurs qui aujourd'hui ne sont pas présents sur le marché francilien considèrent que la loi crée ainsi un risque de monopole de fait s'étendant à l'exploitation ; ils s'en sont ouverts aux rapporteurs. Sachant que la RATP s'engage dans la conquête de marchés extérieurs en France ou à l'international, le maintien d'un monopole sur

son marché domestique pourrait devenir difficile. Il appartiendra au législateur de faire éventuellement évoluer les textes sur ce point.

Loin de moi l'idée de ne construire que des logements autour des nouvelles gares du Grand Paris. Si un rééquilibrage est-ouest semble indispensable, la construction de logements sera partout nécessaire, et nous devons éviter que ne se créent, autour de certaines gares, des territoires sans logements, uniquement consacrés à l'activité économique. L'équilibre entre habitat et activité doit concerner chacun des sites. Évidemment, il faudra aussi veiller à la mixité sociale et urbaine car nous savons que la proximité des gares renchérit les prix de l'immobilier.

En 2010, il s'agissait d'abord de dresser la carte d'un réseau de transport autour duquel se construiraient des CDT assurant la cohérence de l'aménagement de l'ensemble. À l'époque, la réforme territoriale, l'émergence générale des métropoles, et les débats que nous connaissons aujourd'hui sur la gouvernance des territoires et celle du cœur de l'Île-de-France n'étaient pas d'actualité. Aujourd'hui, les élus ont constaté des dysfonctionnements et une dilution des responsabilités liée tant à l'empilement et à la multiplicité des niveaux de responsabilité qu'au rôle de l'État. L'enchevêtrement des compétences et l'accumulation des intervenants épuisent désormais les acteurs, y compris les élus locaux, dès lors qu'il faut porter le moindre projet en dehors de l'espace communal désormais trop restreint. Vos rapporteurs n'apportent évidemment pas de réponses à ces problèmes. Il me semble que notre commission pourrait toutefois travailler sur le rôle des métropoles et sur leur développement qui ne se fait pas nécessairement au détriment des territoires. Désormais, il n'y a plus de « désert français » derrière Paris et les métropoles.

Il reste que Paris fait partie des cinq ou six cents aires urbaines qui pèseront dans la mondialisation et dans l'univers connecté de l'avenir. Il nous appartient de lui donner les moyens de rayonner car les métropoles-monde concurrentes vont de l'avant. Le Grand Paris n'est donc pas un problème franco-français ; il constitue aussi un enjeu majeur d'attractivité.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie vivement les rapporteurs pour la qualité de leur rapport ainsi que ceux qui les ont accompagnés dans leur travail. La Commission continuera évidemment de suivre le dossier du Grand Paris dont les dimensions transport, logement, et environnement la concerne au premier chef. Nous sommes également prêts à organiser des tables rondes thématiques comme cela a été suggéré par nos rapporteurs.

La Commission autorise à l'unanimité la publication du rapport d'information.

ANNEXES

**TABLEAU COMPARATIF TEXTE INITIAL / TEXTE EN VIGUEUR
DE LA LOI RELATIVE AU GRAND PARIS**

Texte initial – Juin 2010

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.

Texte en vigueur – Août 2014

Article 1^{er}

(Sans modification)

Texte initial – Juin 2010

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}.

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° 2010-597 du 3 juin 2010 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

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE I^{ER}

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

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 2

I. — *(Sans modification)*

II. — *(Sans modification)*

Texte initial – Juin 2010

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

Texte en vigueur – Août 2014

III. — *(Sans modification)*

IV. — **Supprimé par le 126° de l'article 7 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.**

Texte initial – Juin 2010

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 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 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° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public 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 nationale du débat public 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 ;

Texte en vigueur – Août 2014

Article 3

(Sans modification)

Texte initial – Juin 2010

— 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

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

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. — 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.

VII. — 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° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».

VIII. — 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 présent 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.

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

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 précitée 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.

Texte en vigueur – Août 2014

Article 4

(Alinéa sans modification)

Le Syndicat des transports d'Île-de-France, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, est associé à l'élaboration du ou des dossiers d'enquête publique. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions de cette association et précise notamment les conditions dans lesquelles les documents constitutifs du ou des dossiers d'enquête publique lui sont soumis pour approbation préalable.

L'avant-dernier alinéa est applicable pour le ou les dossiers non encore transmis au représentant de l'État à la date de publication de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Ajoutés par le 1^o de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Texte initial – Juin 2010

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° 2010-597 du 3 juin 2010 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 ;

Texte en vigueur – Août 2014

Article 5

(Sans modification)

Article 6

(Sans modification)

Texte initial – Juin 2010

« — 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 19, 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.

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE II

ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 7

I. — *(Non modifié)*

II. — *(Alinéa sans modification)*

Les missions que peut assurer l'établissement public « Société du Grand Paris » s'agissant des autres réseaux de transport public de voyageurs en Île-de-France et les conditions dans lesquelles cet établissement les exerce sont définies aux articles 20-1 et 20-2, sans préjudice des dispositions du VI.

Ajouté par le 1^o de l'article 1 de l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014

Texte initial – Juin 2010

III. — 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.

IV. — 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 21.

V. — 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 l’établissement public « 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.

VI. — 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

Texte en vigueur – Août 2014

III. — *(Non modifié)*

IV. — *(Non modifié)*

V. — *(Non modifié)*

VI. — L’établissement public Société du Grand Paris peut se voir confier par l’État, le Syndicat des transports d’Île-de-France, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d’intérêt

Texte initial – Juin 2010

complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à V.

VII. - 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 VI.

VIII. — Pour l'exercice de ses compétences définies aux II à VII, 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

Texte en vigueur – Août 2014

général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à V.

Ajouté par le 1^o de l'article 1 de l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014

VII. - (*Non modifié*)

VIII. — (*Non modifié*)

Article 8

(*Non modifié*)

Texte initial – Juin 2010

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 21. 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.

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 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 ;

2° 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 ;

3° Les emprunts sur les marchés financiers ;

4° 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 13 et 22 de la présente loi ;

5° 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 ;

6° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

7° Les produits des redevances et produits pour services rendus ;

8° Les produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;

9° Les dons et legs ;

10° Tous autres concours financiers.

Article 10

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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 9

(Alinéa sans modification)

1° *(Non modifié)*

2° *(Non modifié)*

3° *(Non modifié)*

4° 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 13 et 22 de la présente loi ;

Supprimé par le 1 du G du III de l'article 28 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010

5° *(Non modifié)*

6° *(Non modifié)*

7° *(Non modifié)*

8° *(Non modifié)*

9° *Non modifié*

10° *(Non modifié)*

Article 10

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

« 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° 2010-597 du 3 juin 2010 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° 2010-597 du 3 juin 2010 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

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

Texte en vigueur – Août 2014

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 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée ;

« 5° Les cessions de biens qui ont été acquies 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

Texte initial – Juin 2010

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 du présent article 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 même 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 11

I. — Après l'article 1599 *quater* A du même code, il

Texte en vigueur – Août 2014

Article 11

(*Non modifié*)

Texte initial – Juin 2010

Texte en vigueur – Août 2014

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
Métro	
Motrice et remorque	12 260
Autre matériel	
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 mêmes premier et deuxième alinéas de l'article 2.

« 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.

Texte initial – Juin 2010

« 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° 2010-597 du 3 juin 2010 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 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 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 12

I. — Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, qui sont acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, dès leur acquisition ou achèvement, transférés en pleine propriété à cet établissement.

Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 18 à 20, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.

Ces transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

Texte en vigueur – Août 2014

Article 12

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

Les biens qui ont été mis à disposition de tiers en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, si cette mesure s'avère nécessaire, mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » avec l'accord du propriétaire.

II. — L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'État peuvent transférer à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur sa demande, en pleine propriété et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions, ou les mettre à sa disposition.

Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

III. — Les espaces appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris » situés dans les gares qui sont à usage de parkings, de commerces ou de locaux d'activité, s'ils ne sont pas affectés au service public du transport, font partie du domaine privé de l'établissement.

Article 13

Une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

Article 14

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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 13

(Non modifié)

Article 14

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

TITRE III

**RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND
PARIS**

Article 15

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

Article 16

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », lorsque les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE III

**RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND
PARIS**

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 15

(Alinéa sans modification)

Le Syndicat des transports d'Île-de-France, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage pour la réalisation des opérations d'investissement mentionnées au premier alinéa du présent article. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions de cette association jusqu'à la décision du maître d'ouvrage d'engager les travaux et précise notamment les conditions dans lesquelles ces documents lui sont soumis pour approbation préalable.

**Ajouté par le 2 ° de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du
27 janvier 2014**

Article 16

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

Article 17

I. — Les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 sont conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ».

II. — Par exception, des marchés peuvent être conclus selon une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, avec la Régie autonome des transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français ou Réseau ferré de France, si des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire ou à l'impératif de continuité du service public l'exigent.

Une convention précise les motifs du recours à cette procédure dérogatoire et définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

III. — De même, lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au II du présent article, les opérations d'investissement mentionnées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. Elle précise notamment les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par l'établissement public « Société du Grand Paris » sur son cocontractant aux différentes phases de l'opération, les modalités de rémunération de ce dernier et les pénalités qui lui sont applicables en cas de méconnaissance de ses obligations, le mode de financement de l'infrastructure considérée et les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des lignes, ouvrages ou installations concernés sont subordonnées à l'accord

Texte en vigueur – Août 2014

Article 17

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

préalable de l'établissement public.

IV. — Les rapports établis entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et ses cocontractants au titre des II et III ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée.

Article 18

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut décider, pour les opérations visées à l'article 7 qu'il détermine, de déléguer la maîtrise d'ouvrage. Cette délégation s'exerce, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, dans les conditions prévues par le présent article.

L'établissement public « Société du Grand Paris » s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées. Il en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué, en assure le financement.

Le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Il assure la maîtrise d'œuvre des opérations considérées lorsque, en raison de leur spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le contrat de maîtrise d'œuvre ne peut être exécuté que par lui, ou lorsque ces opérations présentent un caractère d'urgence tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible.

Pour chaque opération, une convention conclue entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

Article 19

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à

Texte en vigueur – Août 2014

Article 18

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Pour chaque opération, une convention conclue entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble. Cette convention rappelle les obligations prévues au second alinéa de l'article 15 de la présente loi et, si la délégation porte sur les matériels mentionnés à l'article 7, au deuxième alinéa du I de l'article 20.

Ajouté par le 3° de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 19

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à

Texte initial – Juin 2010

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 20

I. — Sans préjudice des dispositions de l'article 19, 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 de la présente loi 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.

Texte en vigueur – Août 2014

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. Il rappelle les obligations prévues au second alinéa de l'article 15 de la présente loi et, si le contrat porte sur l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, au deuxième alinéa du I de l'article 20.

Ajouté par le 4^o de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

(Alinéa sans modification)

Article 20

I. — *(Alinéa sans modification)*

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 de la présente loi 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. À ce titre et en sa qualité de financeur, le Syndicat des transports d'Île-de-France est associé à chaque étape du processus d'acquisition de ces matériels.

Ajouté par le a) du 5^o de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Texte initial – Juin 2010

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. »

Texte en vigueur – Août 2014

(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. Ce décret précise également les conditions d'association du Syndicat des transports d'Île-de-France au processus d'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7 de la présente loi.

Ajouté par le b) du 5° de l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

III. — *(Non modifié)*

Texte initial – Juin 2010

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE III BIS

**PARTICIPATION AUX PROJETS
D'INFRASTRUCTURES D'AUTRES
RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC DE
VOYAGEURS**

(TITRE ET INTITULÉ NOUVEAUX)

Ajoutés par le 3° de l'article 1 de l'ordonnance
n° 2014-690 du 26 juin 2014

Article 20-1 (*nouveau*)

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut financer des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris lorsqu'elles appartiennent à l'un des réseaux suivants :

- réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France ;

- réseau express régional ;

- réseau ferré national dans la région Île-de-France emprunté par des services de transports publics réguliers de personnes relevant de l'article L. 1241-1 du code des transports.

Les montants et conditions de ce financement sont définis par une convention qui est conclue et approuvée selon des modalités précisées par le décret en Conseil d'État prévu par le VI de l'article 8.

Ajouté par le 3° de l'article 1 de l'ordonnance n° 2014-690
du 26 juin 2014

Article 20-2 (*nouveau*)

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut, dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, être désigné maître d'ouvrage de projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris, à l'exclusion des opérations définies au second alinéa de l'article L. 1241-4 susmentionné. Il dispose alors à cette fin des possibilités qui lui sont

Texte initial – Juin 2010

TITRE IV

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Article 21

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.

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE IV

DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 21

I. — *(Alinéa sans modification)*

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 des contrats.

Modifié par le a) du 1° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

La région et les départements territorialement concernés peuvent également, à leur demande, être signataires des contrats.

Ajouté par b) du 1° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

reconnues par le II de l'article 5 et le II de l'article 7.

L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'il réalise dans le cadre de cette désignation.

La Régie autonome des transports parisiens est subrogée à l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses compétences de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre ces parties établit les droits et obligations concernés.

Un décret en Conseil d'État précise l'application du présent article, notamment les modalités selon lesquelles la convention de maîtrise d'ouvrage est conclue et approuvée ainsi que 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.

Ajouté par le 3° de l'article 1 de l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014

Texte initial – Juin 2010

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 VI 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.

Texte en vigueur – Août 2014

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, y compris en matière d'économie sociale et solidaire, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Ajouté par le 1^o de l'article 10 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014

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 le 31 décembre 2014.

Ajouté par le c) du 1^o de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

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

Supprimé par le d) du 1^o de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

~~— 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.~~

Supprimé par le d) du 1^o de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

Lorsque ces contrats ont fait l'objet d'une décision d'ouverture de l'enquête publique à la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire, les objectifs et priorités en matière d'économie sociale et solidaire, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre, sont intégrés dès la première modification ou, le cas échéant, lors de la première révision du contrat.

Ajouté par le 2^o de l'article 10 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014

(Alinéa sans modification)

Texte initial – Juin 2010

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.

Texte en vigueur – Août 2014

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.

Modifié par le e) du 1° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

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

Modifié par le 2° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

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 des contrats.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(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 quatrième 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.

Modifié par le 2° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

Texte initial – Juin 2010

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 du présent article 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.

Texte en vigueur – Août 2014

(Alinéa sans modification)

— 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 ;

Supprimé par le G du III de l'article 28 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

III. — *(Non modifié)*

IV. — *(Alinéa sans modification)*

Ces actions ou opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures sont compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France. Jusqu'à l'entrée en vigueur du décret abrogeant le schéma approuvé par le décret du 26 avril 1994 portant approbation de la révision du

Texte initial – Juin 2010

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 du présent article est organisée dans les conditions prévues par ces articles.

V. — 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.

VI. — Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

Texte en vigueur – Août 2014

schéma directeur de la région d'Île-de-France, ce rapport de compatibilité s'apprécie au regard des dispositions du dernier projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France, adopté par délibération du conseil régional, qui ne sont pas contraires à la présente loi.

Ajouté par le a) du 3° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

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. 122-16-1, L. 123-14 et L. 123-16 et L. 141-1-2 du même code. L'enquête publique visée au cinquième alinéa du I du présent article est organisée dans les conditions prévues par ces articles.

Modifié par l'article 17 de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012 et par le b) du 3° de l'article 31 de la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013

V. — *(Non modifié)*

VI. — *(Non modifié)*

Article 21-1 (*nouveau*)

I. — Sur les territoires de l'unité urbaine de Paris qui ne sont pas inclus dans le périmètre d'un contrat de développement territorial pour lequel la décision d'ouverture de l'enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement est intervenue au plus tard à la date mentionnée au cinquième alinéa du I de l'article 21 de la présente loi, des contrats de développement d'intérêt territorial peuvent être conclus 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 de leurs compétences, d'autre part.

La région et les départements territorialement concernés peuvent également, à leur demande, en être signataires.

Ces contrats ont notamment pour objet la définition d'une stratégie de développement à une échelle cohérente avec les dynamiques territoriales à l'œuvre, et la déclinaison

Texte initial – Juin 2010

Article 22

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.

Texte en vigueur – Août 2014

des objectifs de production de logement fixés à l'article 1^{er}.

Ils 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 politique de la ville, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, notamment de l'économie sociale et solidaire, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave.

II. — Le contrat comprend notamment :

1° Une présentation du projet de territoire, et de la manière dont il contribue à la mise en œuvre des objectifs définis au I ;

2° Le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser. Ces objectifs sont fixés sur la base d'un diagnostic spécifique tenant compte de la situation locale en matière de logement et de logement social. Ils ne peuvent être inférieurs à ceux prévus dans le cadre du programme local de l'habitat.

Ajouté par le III de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014

Article 22

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

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 V

DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

Article 23

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° 2010-597 du 3 juin 2010 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

Texte en vigueur – Août 2014

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 23

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

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 24

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 VI

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 25

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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 24

(Non modifié)

TITRE VI

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

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

CHAPITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT DE PARIS SACLAY

**Intitulé modifié par le 1^o du II de l'article 25 de la loi
n° 2014-58 du 27 janvier 2014**

Article 25

~~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.~~

Texte initial – Juin 2010

intercommunale territorialement concernés.

Article 26

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 plates-formes 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 ;

8° 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 ;

Texte en vigueur – Août 2014

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 26

~~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 plates-formes 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 ;~~

~~8° 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 ;~~

Texte initial – Juin 2010

9° Contribuer à la promotion de l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;

10° 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 ;

11° 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 ;

12° 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 27

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 26.

Texte en vigueur – Août 2014

~~9° Contribuer à la promotion de l'image de marque du pôle, notamment à l'étranger ;~~

~~10° 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 ;~~

~~11° 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 ;~~

~~12° 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.~~

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 27

~~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 26.~~

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Texte initial – Juin 2010

Article 28

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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 28

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

Texte initial – Juin 2010

d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.

Article 29

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 30

Le président-directeur général dirige l'action de l'établissement public. Ordonnateur des dépenses et des recettes, il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement. Il prépare et exécute les décisions du conseil d'administration. Il recrute le personnel et a autorité sur lui. Il peut déléguer sa signature.

Article 31

L'Établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :

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

2° 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 ;

3° Les produits des redevances pour services rendus ;

4° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

Texte en vigueur – Août 2014

d'administration est de cinq ans. Le mandat est renouvelable.

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 29

~~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.~~

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 30

~~Le président-directeur général dirige l'action de l'établissement public. Ordonnateur des dépenses et des recettes, il représente l'établissement en justice et dans tous les actes de la vie civile. Il passe des contrats et signe tous les actes pris au nom de l'établissement. Il prépare et exécute les décisions du conseil d'administration. Il recrute le personnel et a autorité sur lui. Il peut déléguer sa signature.~~

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 31

~~L'Établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :~~

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

~~2° 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 ;~~

~~3° Les produits des redevances pour services rendus ;~~

~~4° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;~~

Texte initial – Juin 2010

5° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;

6° Les produits des emprunts ;

7° Les dons et legs ;

8° Tous autres concours financiers.

Article 32

I. — L'État peut transférer, en pleine propriété et à titre gratuit, à l'Établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens fonciers et immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 25 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public. Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II. — Le début de la première phrase de l'article L. 719-14 du code de l'éducation est ainsi rédigé :

« L'État et l'Établissement public de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'Établissement public de Paris-Saclay qui leur sont... *(le reste sans changement)*.

Article 33

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 :

« Établissement public de Paris-Saclay. »

Texte en vigueur – Août 2014

~~5° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers ;~~

~~6° Les produits des emprunts ;~~

~~7° Les dons et legs ;~~

~~8° Tous autres concours financiers.~~

Supprimé par le 2° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 32

I. — L'État peut transférer, en pleine propriété et à titre gratuit, à l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens fonciers et immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales. Ces biens doivent être situés dans le périmètre défini à l'article 25 de la présente loi et être nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public. Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

Ajouté par le 1° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

II. — *(Alinéa sans modification)*

« L'État et l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'Établissement public de Paris-Saclay qui leur sont... *(le reste sans changement)*.

Modifié par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Article 33

(Alinéa sans modification)

« Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay. »

Modifié par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

Texte initial – Juin 2010

Article 34

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 35

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 B à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 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 même loi, 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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 34

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.~~

Supprimé par le 3° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DURABLE SUR LE PLATEAU DE SACLAY

(INTITULÉ NON MODIFIÉ)

Article 35

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

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 B 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 1^{er} du code de l'environnement. L'enquête porte également sur la ou les mises en compatibilité visées au dernier alinéa du présent article.

« 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.*- 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. 141-7.*- 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

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

« *Art. L. 141-8.* - 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. 141-7 ; ».

Article 36

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^{er}-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

Texte en vigueur – Août 2014

Article 36

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

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.

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

« 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 C 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 C 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.

Texte en vigueur – Août 2014

ANNEXE A

LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT DE PARIS-SACLAY

Communes du département de l'Essonne

~~Ballainvilliers.~~

Bièvres ;

Buc.

Bures-sur-Yvette.

Champlan.

Châteaufort.

Chilly-Mazarin.

Texte initial – Juin 2010

Epina~~y~~-sur-Orge.

Gif-sur-Yvette.

Gometz-le-Châtel.

Ign~~y~~.

Lin~~as~~.

Longjumeau.

Longpont-sur-Orge.

Marcoussis.

Massy.

Morangis.

Monthéry.

Nozay.

Orsay.

Palaiseau.

Saclay.

Saint-Aubin.

Saulx-les-Chartreux.

Texte en vigueur – Août 2014

Elancourt.

~~Epina~~y-sur-Orge.

Gif-sur-Yvette.

~~Gometz-le-Châtel~~.

Guyancourt.

~~Ign~~y.

Jouy-en-Josas.

La Verrière.

Les Loges-en-Josas.

Les Ulis.

~~Lin~~as.

~~Longjumeau~~.

~~Longpont-sur-Orge~~.

Magny-les-Hameaux.

~~Marcoussis~~.

Massy.

Montigny-le-Bretonneux.

~~Morangis~~.

~~Monthéry~~.

~~Nozay~~.

Orsay.

Palaiseau.

Saclay.

Saint-Aubin.

~~Saulx-les-Chartreux~~.

Toussus-le-Noble.

Trappes.

Texte initial – Juin 2010

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.

Elancourt.

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.

Texte en vigueur – Août 2014

Les Ulis (voir plus haut)

Vauhallan.

Versailles.

Villebon-sur-Yvette.

~~La-Ville-du-Bois.~~

Villejust.

Villiers-le-Bâcle.

~~Wissous.~~

Communes du département des Yvelines

~~Bois-d'Arcy.~~

Buc (voir plus haut).

Châteaufort (voir plus haut).

~~Le Chesnay.~~

Elancourt (voir plus haut).

~~Fontenay-le-Fleury.~~

Guyancourt (voir plus haut).

Jouy-en-Josas (voir plus haut).

Les-Loges-en-Josas (voir plus haut).

Magny-les-Hameaux (voir plus haut).

Montigny-le-Bretonneux (voir plus haut).

~~Rocquencourt.~~

~~Saint-Cyr-l'École.~~

Toussus-le-Noble (voir plus haut).

Trappes (voir plus haut).

~~Vélizy-Villacoublay.~~

Versailles (voir plus haut).

Texte initial – Juin 2010

La Verrière.
Viroflay.
Voisins-le-Bretonneux.
Ballainvilliers.

ANNEXE B

LISTE DES COMMUNES VISÉES À L'ARTICLE 35

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.

Texte en vigueur – Août 2014

La Verrière (voir plus haut).
~~Viroflay.~~
~~Voisins-le-Bretonneux.~~
~~Ballainvilliers.~~

**Modifié par le 4° du II de l'article 25 de la loi n° 2014-58
du 27 janvier 2014**

ANNEXE B

LISTE DES COMMUNES VISÉES À L'ARTICLE 35

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

—

**ANNEXE C
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.

Epinay-sur-Orge.

Gif-sur-Yvette.

Gometz-le-Châtel.

Igny.

Linas.

Longjumeau.

Longpont-sur-Orge.

Marcoussis.

Massy.

Morangis.

Monthéry.

Nozay.

Orsay.

Palaiseau.

Saclay.

Saint-Aubin.

Texte en vigueur – Août 2014

—

**ANNEXE C
LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LE
PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DU SYNDICAT
MIXTE DE TRANSPORTS DU PÔLE SCIENTIFIQUE
ET TECHNOLOGIQUE DE SACLAY**

(Non modifié)

Texte initial – Juin 2010

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.

Elancourt.

Fontenay-le-Fleury.

Guyancourt.

Jouy-en-Josas.

Les-Loges-en-Josas.

Magny-les-Hameaux.

Montigny-le-Bretonneux.

Rocquencourt.

Saint-Cyr-l'Ecole.

Toussus-le-Noble.

Trappes.

Vélizy-Villacoublay.

Versailles.

Texte en vigueur – Août 2014

Texte initial – Juin 2010

—

La Verrière.

Viroflay.

Voisins-le-Bretonneux.

Texte en vigueur – Août 2014

—

TABLEAU COMPARATIF DES DISPOSITIONS CODIFIÉES

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014
Code de l'environnement		
Livre I ^{er} : Dispositions communes		
Titre II : Information et participation des citoyens		
Chapitre I ^{er} : Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire		
Section 1 : Missions de la Commission nationale du débat public. Champ d'application et objet du débat public		
<i>Art. L. 121-2</i> - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d'urbanisme et aux opérations d'aménagement prévues par le livre III du code de l'urbanisme. »	<i>Art. L. 121-2</i> - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d'urbanisme et aux opérations d'aménagement prévues par le livre III du code de l'urbanisme <u>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° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Toutefois peuvent en relever certains projets d'investissement dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.</u>	<i>(Non modifié)</i>
Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique		
Titre I ^{er} : Règles générales		
Chapitre III : Fixation et paiement des indemnités		
Section 3 : Fixation des indemnités.	Ajouté par le VII de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Art. L. 13-15 – 1 - Les biens sont estimés à la date de la décision de première instance ; toutefois, et sous réserve de l'application des dispositions du II du présent article, sera seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête prévue à l'article L. 11-1 ou, dans le cas visé à l'article L. 11-3, un an avant la déclaration d'utilité publique. »

Code de l'urbanisme

Livre II : Prémption et réserves foncières

Titre I : Droits de prémption.

Art. L. 213-4 -

a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est ~~la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien.~~

En l'absence d'un tel document, cette date de référence est :

~~un an avant la publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de zone d'aménagement différé, lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre~~

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Art. L. 13-15. – I Les biens sont estimés à la date de la décision de première instance ; toutefois, et sous réserve de l'application des dispositions du II du présent article, sera seul pris en considération l'usage effectif des immeubles et droits réels immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête prévue à l'article L. 11-1 ou, dans le cas visé à l'article L. 11-3, un an avant la déclaration d'utilité publique 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° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat.

Ajouté par l'article 5 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Art. L. 213-4 -

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

- 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

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

(Non modifié)

(Non modifié)

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

provisoire ;

~~un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;~~

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 ;

Modifié par l'article 6 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Chapitre II : Zones d'aménagement différé et périmètres provisoires.

Art. L. 212-2. - Dans les zones d'aménagement différé, un droit de préemption, qui peut être exercé pendant une période de ~~quatorze ans~~ à compter de la publication de l'acte qui a créé la zone, sous réserve de ce qui est dit à l'article L. 212-2-1, est ouvert soit à une collectivité publique ou à un établissement public y ayant vocation, soit au concessionnaire d'une opération d'aménagement.

Art. L. 212-2. - Dans les zones d'aménagement différé, un droit de préemption, qui peut être exercé pendant une période de six ans renouvelable à compter de la publication de l'acte qui a créé la zone, sous réserve de ce qui est dit à l'article L. 212-2-1, est ouvert soit à une collectivité publique ou à un établissement public y ayant vocation, soit au concessionnaire d'une opération d'aménagement.

(Non modifié)

Modifié par l'article 6 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Art. L. 212-2-1. -
Par dérogation à l'article L. 212-2, la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de zone d'aménagement différé se substitue à celle de l'acte créant la zone d'aménagement différé pour le calcul du

Art. L. 212-2-1. -
Par dérogation à l'article L. 212-2, la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de zone d'aménagement différé se substitue à celle de l'acte créant la zone d'aménagement différé pour le calcul du

(Non modifié)

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014
délai de quatorze ans pendant lequel le droit de préemption peut être exercé.	délai de <u>six ans renouvelable</u> pendant lequel le droit de préemption peut être exercé.	
	Modifié par l'article 6 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	
Code général des impôts		
Livre premier : Assiette et liquidation de l'impôt		
Deuxième Partie : Impositions perçues au profit des collectivités locales et de divers organismes		
Titre III : Impositions perçues au profit de certains établissements publics et d'organismes divers		
	Chapitre V : Taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région d'Île-de-France	Abrogé par le V de l'article 31 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificatives pour 2010
	<i>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° 2010-597 du 3 juin 2010 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.</i>	Abrogé par le V de l'article 31 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificatives pour 2010
	La taxe est affectée au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 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	

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

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 ;

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

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 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée ;

5° Les cessions de biens qui ont été acquies 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'Ile-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°.

**Dispositions codifiées avant la
loi n° 2010-597 du 3 juin 2010
relative au Grand Paris**

**Dispositions codifiées résultant de
la promulgation de la
loi n° 2010-597 du 3 juin 2010
relative au Grand Paris**

**Dispositions codifiées en vigueur
en novembre 2014**

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 du présent article 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 même 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

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

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.

Ajouté par l'article 10 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Titre II *bis* : Impositions perçues au profit des régions et de la collectivité territoriale de Corse

Chapitre premier : Impôts directs et taxes assimilées

III : Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

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 :

(euros)

CATEGORIE de matériels roulants	TARIFS
Métro	
Motrice et remorque	12 260
Autre matériel	
Automotrice et motrice	23 000
Remorque	4 800

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 articles L. 2142-1 et L. 2142-2 du code des transports, pour des opérations de transport de voyageurs.

Modifié par l'article 1 du décret n° 2012-653 du 4 mai 2012

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 au I.

Modifié par l'article 1 du décret n° 2012-653 du 4 mai 2012

(Alinéa sans modification)

(euros)

CATEGORIE de matériels roulants	TARIFS
Métro	
Motrice et remorque	12 637
Autre matériel	
Automotrice et motrice	23 707
Remorque	4 947

Modifié par l'article 1 du décret n° 2014-549 du 26 mai 2014

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

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 mêmes premier et deuxième alinéas de l'article 2.~~

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

(Alinéa sans modification)

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 au I.

Modifié par l'article 1 du décret n° 2012-653 du 4 mai 2012.

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

Modifié par l'article 1 du décret n° 2012-653 du 4 mai 2012.

IV. - *(Sans modification)*

Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de cotisations foncières des entreprises.

Modifié par l'article 108 (M) de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010.

V. - La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée, dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

~~n° 2010-597 du 3 juin 2010 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 Ile-de-France.~~

Ajouté par l'article 11 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

~~de finances pour 2012, au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.~~

Modifié par l'article 1 du décret n° 2012-653 du 4 mai 2012.

Code de la construction et de l'habitation

Livre III : Aides diverses à la construction d'habitations et à l'amélioration de l'habitat – Aide personnalisée au logement

Titre préliminaire : Dispositions générales relatives aux politiques de l'habitat.

Chapitre II : Politique locale de l'habitat.

~~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 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 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~~

Section 4 : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement en Île-de-France

À compter du 1^{er} juillet 2014, le comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Île-de-France est chargé d'assurer la cohérence des politiques de l'habitat et de l'hébergement en Île-de-France.

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

~~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.~~

Ajouté par l'article 23 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Le comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Île-de-France est composé de cinq collèges comprenant, respectivement :

1° Des représentants de l'État ;

2° Des représentants de la région d'Île-de-France et des départements franciliens ;

3° Des représentants de la métropole du Grand Paris, ou des communes et groupements de communes de son territoire dans l'attente de sa création, et des groupements de communes présents hors du périmètre de la métropole ;

4° Des professionnels et des représentants des associations intervenant dans les domaines du logement, de l'immobilier, de la construction ou de la mise en œuvre des moyens financiers correspondants ;

5° Des représentants d'organismes intervenant dans le domaine de l'accueil, du soutien, de l'hébergement, de l'accompagnement, de l'insertion ou de la défense des personnes en situation d'exclusion, d'organisations d'usagers, des personnes prises en charge par le dispositif d'accueil, d'hébergement et d'accompagnement vers l'insertion et le logement, de bailleurs privés, des partenaires sociaux associés à la gestion de la participation des employeurs à l'effort de construction et de personnalités qualifiées.

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

Code de l'éducation

Troisième partie : Les enseignements supérieurs

Livre VII : Les établissements d'enseignement supérieur

Titre I^{er} : Les établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel

Chapitre IX : Dispositions communes

Section 5 : Autres dispositions communes.

Art. L. 719-14 L'État ~~peut~~ transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition.

Art. L. 719-14 L'État _____ et l'Établissement public de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'Établissement public de Paris-Saclay qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition.

Modifié par l'article 32 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

La présidence du comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Ile-de-France est assurée par le représentant de l'État dans la région et par le président du conseil régional d'Ile-de-France ou son représentant.

Un décret en Conseil d'État précise la composition du comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Ile-de-France, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement.

Modifié par l'article 16 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Art. L. 719-14 L'État _____ et l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay peuvent transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel qui en font la demande la pleine propriété des biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'État ou à l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay qui leur sont affectés ou sont mis à leur disposition.

Modifié par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Code de l'urbanisme

Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

Titre IV : Dispositions particulières à certaines parties du territoire

Chapitre I : Dispositions particulières à Paris et à la région d'Île-de-France

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

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 B à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 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 même loi, 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.

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

(Alinéa sans modification)

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 B à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 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 même loi, 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 d'aménagement de Paris-Saclay.

Ajouté par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

Cette zone comprend au moins 2 300 hectares de terres consacrées à l'activité agricole situées sur les communes figurant à l'annexe B 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 du présent article.

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.

(Alinéa sans modification)

Pour l'exercice de ses missions, l'organe délibérant de l'Établissement public d'aménagement 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.

Ajouté par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

(Alinéa sans modification)

(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 ou aux cartes communales des communes intéressées, dans les conditions prévues par l'article L. 126-1 du présent code.

Ajouté par l'article 133 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

(Alinéa sans modification)

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

Art. L. 141-6. - 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. 141-6. - (Sans modification)

Art. L. 141-7. - 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.

Art. L. 141-7. - Au sein de la zone de protection, l'Établissement public d'aménagement 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.

Ajouté par l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

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)

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.

(Alinéa sans modification)

Art. L. 141-8. - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application de la présente section. » ;

Art. L. 141-8. - (Sans modification)

Ajouté par le 1° l'article 35 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées avant la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Code de l'urbanisme

Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme

Titre II : Prévisions et règles d'urbanisme

Chapitre III : Plans locaux d'urbanisme

Art. L. 123-12. - Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, l'acte publié approuvant le plan local d'urbanisme devient exécutoire un mois suivant sa transmission au préfet.

Toutefois, si dans ce délai le préfet notifie, par lettre motivée, à la commune les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter au plan lorsque les dispositions de celui-ci :

.....
c) Font apparaître des incompatibilités manifestes avec l'utilisation ou l'affectation des sols des communes voisines ;

Dispositions codifiées résultant de la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

~~e~~^{bis}) Sont manifestement contraires au programme d'action visé à l'article L. 141-7 ;

Ajouté par le 2° de l'article 35 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Dispositions codifiées en vigueur en novembre 2014

5° Sont manifestement contraires au programme d'action visé à l'article L. 141-7 ;

Modifié par l'article 137 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

LISTE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU « NOUVEAU GRAND PARIS »

Métro : quatre lignes de métro à prolonger et quatre nouvelles lignes automatiques à créer :

- Ligne 4 : prolongement Mairie de Montrouge – Bagneux
- Ligne 11 : prolongement Mairie-des-Lilas – Rosny Bois Perrier – Noisy Champs
- Ligne 12 : prolongement de Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers
- Ligne 14 : prolongement au nord Gare Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis-Pleyel
- Ligne 14 : prolongement au sud Olympiades – Villejuif IGR - Orly Aéroport
- Ligne 15 (nouvelle ligne en rocade) :
 - Tronçon sud : Pont de Sèvres – Noisy Champs
 - Tronçon est : Saint-Denis-Pleyel – Rosny Bois Perrier – Champigny Centre
 - Tronçon ouest : Pont de Sèvres – Nanterre – Saint-Denis-Pleyel
- Ligne 16 (nouvelle ligne) : Saint-Denis-Pleyel – Le Bourget – Noisy Champs
- Ligne 17 (nouvelle ligne) : Saint-Denis-Pleyel – Le Bourget – Triangle de Gonesse – Aéroport Roissy-CDG – Le Mesnil Amelot
- Ligne 18 (nouvelle ligne) : Orly Aéroport – Massy Palaiseau – CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers.

Tramways et bus T-Zen : quatre lignes de tramway à prolonger et quatre nouvelles lignes à créer, une ligne de bus T-Zen à prolonger et quatre nouvelles lignes à créer :

- T1 : prolongement à l'est Noisy-le-Sec – Val de Fontenay
- T1 : prolongement à l'ouest Asnières Gennevilliers Les Courtilles- Victor Basch / prolongement Nanterre Rueil-Malmaison
- T3b : prolongement Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières
- T4 : prolongement Gargan – Montfermeil Hôpital
- T6 (nouvelle ligne) : Châtillon Montrouge – Viroflay Rive droite
- T7 : prolongement Porte de l'Essonne (Athis-Mons) – Juvisy
- T8 (nouvelle ligne) : Villetaneuse Université – Epinay Orgemont – Saint-Denis – Rosa Parks
- T9 (nouvelle ligne) : Porte de Choisy (Paris) – Orly
- T10 (nouvelle ligne) : La Croix de Berny (Antony) – Place du Garde (Clamart)
- TZen 1 : prolongement Sénart-Corbeil phase 2
- TZen 2 (nouvelle ligne) : Sénart – Melun
- TZen 3 (nouvelle ligne) : Pantin – Les-Pavillons-sous-Bois
- TZen 4 (nouvelle ligne) : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes
- TZen 5 (nouvelle ligne) : Paris 13^e – Choisy-le-Roi.

Plusieurs lignes de bus en site propre.

Trams express : trois nouvelles lignes à créer :

- Tram Express nord : Sartrouville – Epinay – Le Bourget – Noisy-le-Sec
- Tram Express sud : Évry – Massy – Versailles Chantiers
- Tram Express ouest : Saint-Cyr – Saint-Germain-en-Laye – Achères Ville.

RER :

- Schémas directeurs (plans de modernisation à court, moyen et long terme) à réaliser sur les RER A, B, C et D.
- Nouvelle branche du RER D : Villiers-le-Bel Gonesse Arnouville – Parc des Expositions
- Prolongement du RER E : Gare Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie.

Grands pôles de correspondance :

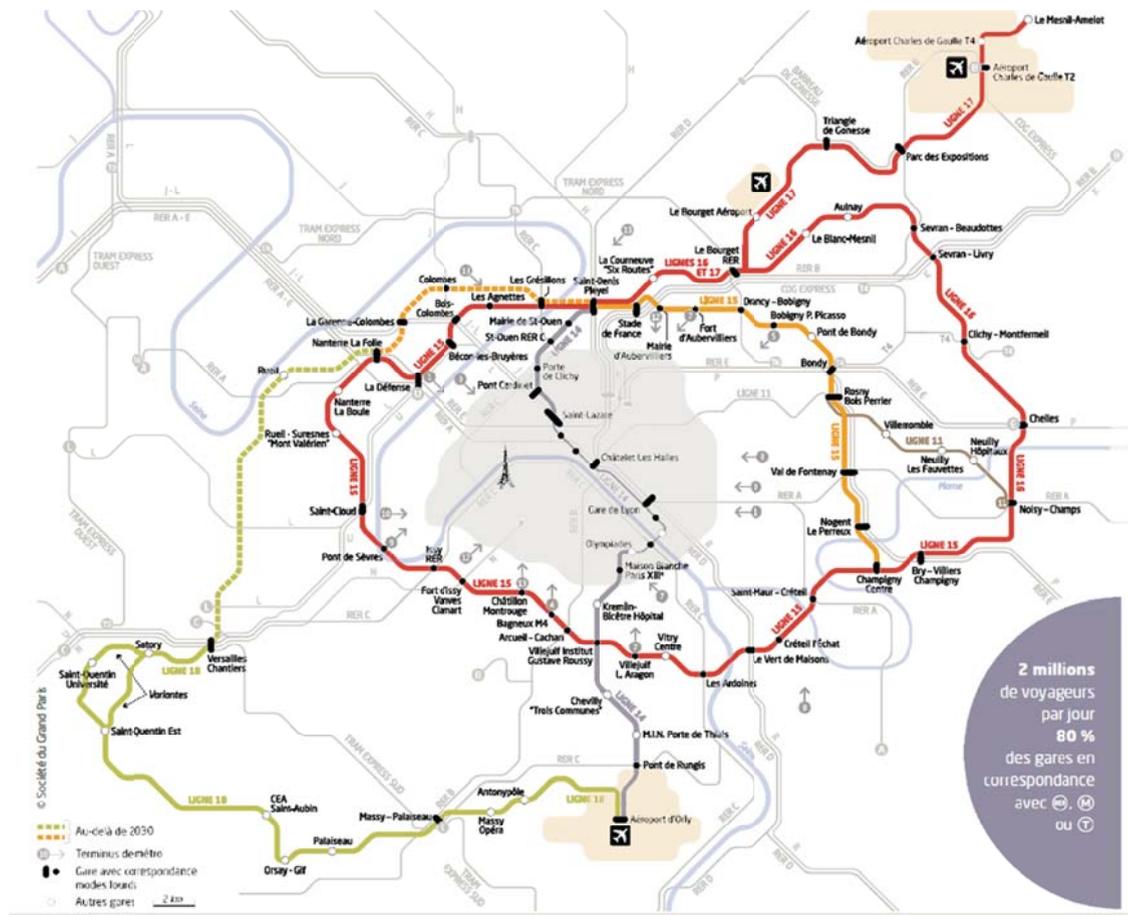
- Nanterre Université (réaménagement)
- Rosa Parks (nouveau pôle)
- Châtelet-les-Halles (réaménagement)
- Versailles Chantiers (réaménagement)
- Bipôle Gard du nord – Gare de l'est (nouvelle liaison)
- Bobigny-la-Folie (nouveau pôle)
- Juvisy-sur-Orge (nouveau pôle)
- Mantes-la-Jolie (réaménagement)
- Marne-la-Vallée – Chessy (réaménagement)
- Melun (réaménagement)
- Poissy (réaménagement)
- Saint-Denis (réaménagement)
- Val de Fontenay (réaménagement).

CARTES

Les cartes suivantes figurent dans le dossier présenté le 13 octobre 2014 à l'issue du comité interministériel sur le Grand Paris :

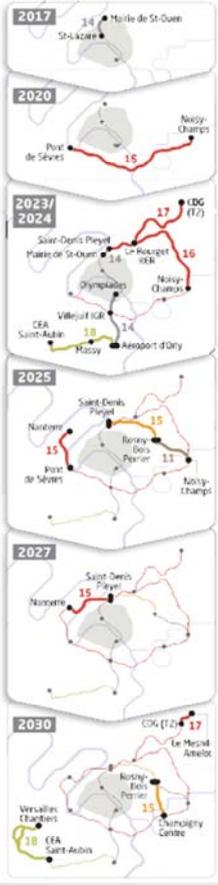
- Carte du nouveau métro du Grand Paris, avec horizons de mise en service
- Carte d'ensemble du Nouveau Grand Paris des transports
- Carte des sites prioritaires « logement »
- Carte des dynamiques économiques du Grand Paris.

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



2 millions de voyageurs par jour
80 % des gares en correspondance avec ou

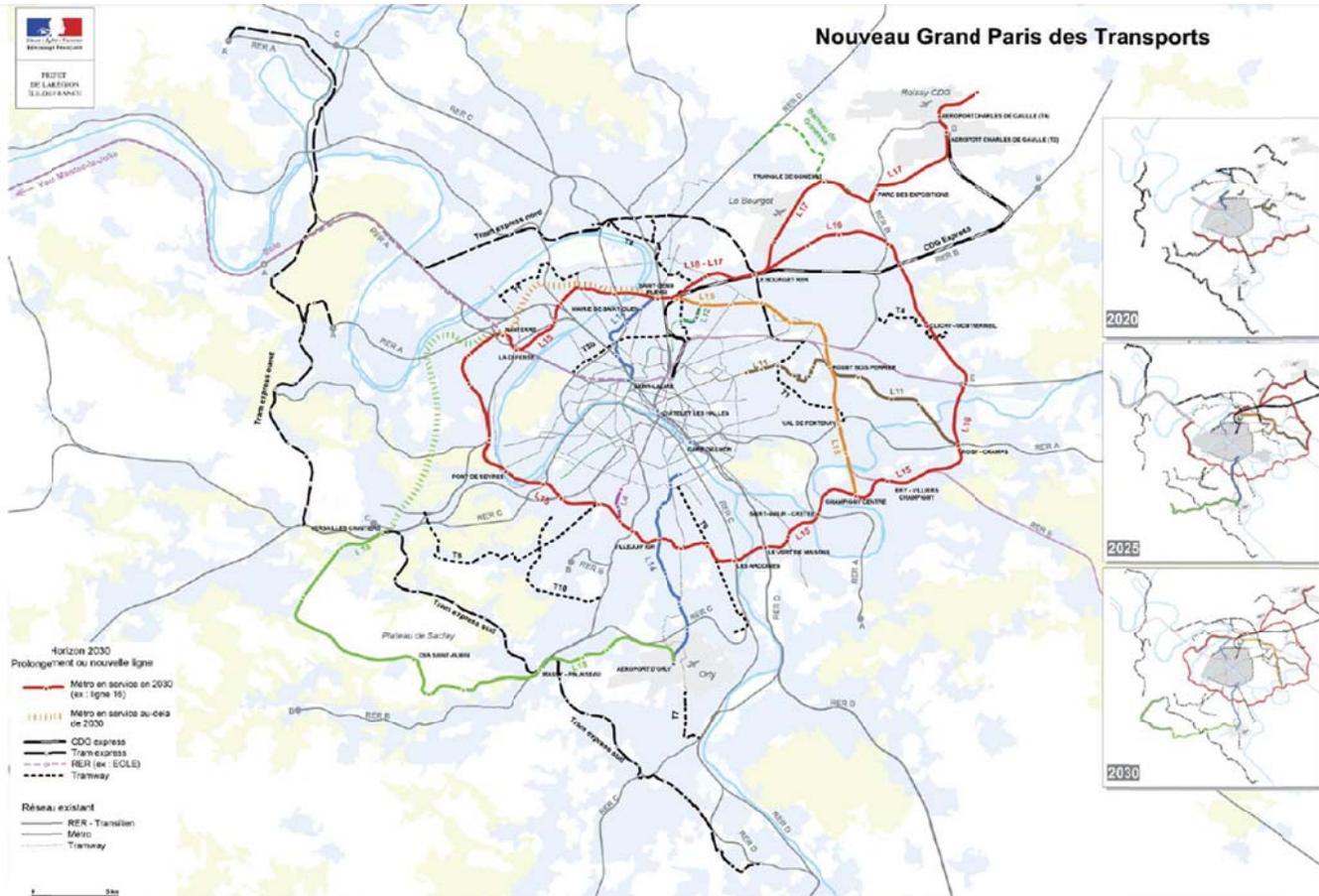
Horizons de mises en service



NOUVEAU GRAND PARIS DES TRANSPORTS



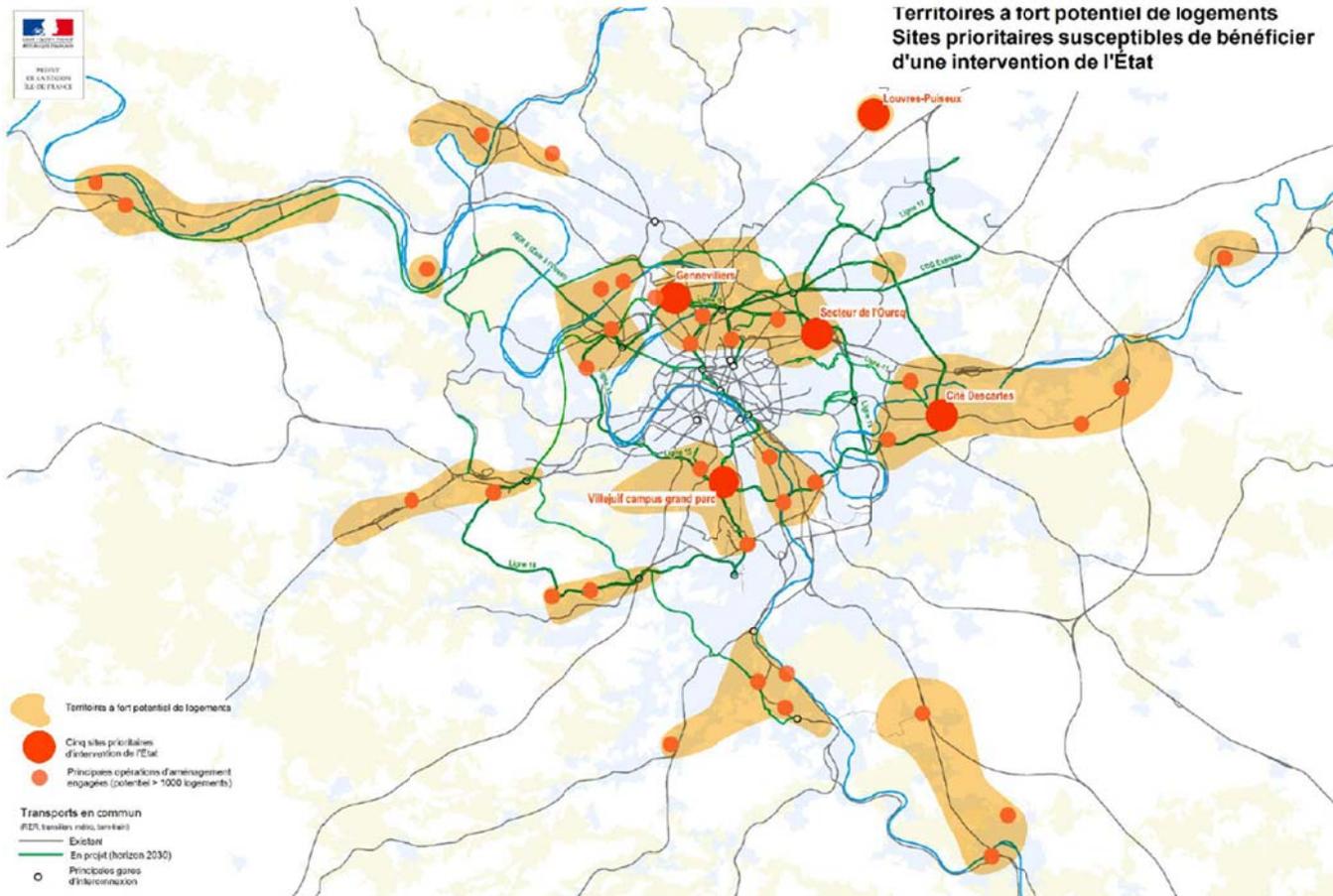
Nouveau Grand Paris des Transports



**TERRITOIRES À FORT POTENTIEL DE LOGEMENTS
SITES PRIORITAIRES SUSCEPTIBLES DE BÉNÉFICIER D'UNE
INTERVENTION DE L'ÉTAT**

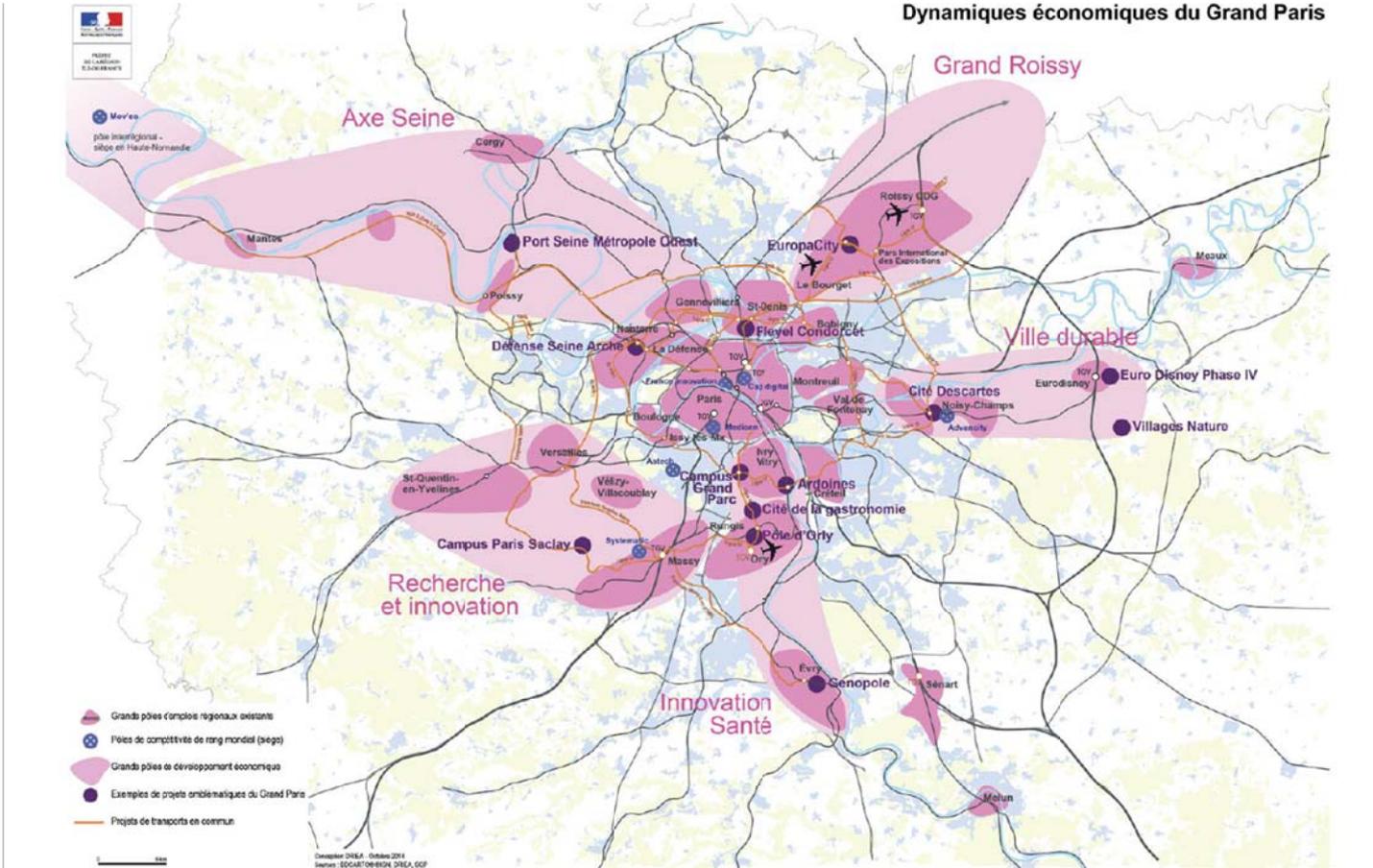


Territoires a fort potentiel de logements Sites prioritaires susceptibles de bénéficier d'une intervention de l'État



DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES DU GRAND PARIS

Dynamiques économiques du Grand Paris



LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

**Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de l'Assemblée nationale, s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale.*

Premier cycle d'auditions (décembre 2012-juin 2013)

ÉTAT

Assemblée nationale

M. Gilles Carrez, président de la Commission des finances, auteur du rapport « *Grand Paris - Financement du projet de transports* » (septembre 2009)

Ministère des Transports

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

M. Thierry Guimbaud, directeur des services de transports – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

M. Bruno Dicianni, adjoint au Sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains

M. Julien Matabon, conseiller, services de transports collectifs, ferroviaires et routiers

Mme Nancy Canoves Fuster, conseillère technique, Relations avec le parlement et les élus

Préfecture d'Île-de-France

M. Daniel Canepa, préfet d'Île-de-France (décembre 2012)

M. Jean Daubigny, préfet d'Île-de-France (mai 2013)

Mme Gisèle Rossat-Mignot, directrice de cabinet

Autorité environnementale

M. Michel Badré, président

M. Pascal Auzannet, chargé de mission par la Ministre de l'égalité des territoires et du logement, auteur du rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express (décembre 2012)

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Conseil régional d'Île-de-France

M. Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France

M. Stéphane Sejourné, conseiller parlementaire

Conseil général de l'Essonne

M. Jérôme Guedj, président du conseil général

M. Sharon Elbaz, conseiller spécial

M. Jean-Jacques Grousseau, conseiller technique

Conseil général de Seine-et-Marne

M. Vincent Eblé, président du conseil général

Conseil général des Hauts-de-Seine

M. Patrick Devedjian, président du conseil général

Conseil général de Seine-Saint-Denis

M. Stéphane Troussel, président du conseil général

M. Gildas Maguer, directeur adjoint de cabinet

M. Armand Gosme, conseiller technique en charge du Grand Paris

Conseil général du Val-de-Marne

M. Christian Favier, président du conseil général

Conseil général du Val d'Oise

M. Arnaud Bazin, président du Conseil général du Val d'Oise

M. Guy Kauffmann, directeur général des services

Conseil général des Yvelines

M. Alain Schmitz, président du conseil général

M. Dominique Fiatte, directeur général adjoint - Aménagement du territoire

Mairie de Paris

M. Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France

M. Julien Bargeton, adjoint au maire de Paris, chargé des déplacements, des transports et de l'espace public

M. Hugo Bévort, directeur de cabinet de M. Mansat

M. Julien Peyron, conseiller technique

ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET ENTREPRISES PUBLIQUES

Aéroports de Paris (ADP) *

M. Augustin de Romanet, président-directeur général

M. Bernard Cathelain, directeur général adjoint

M. Didier Hamon, secrétaire général

Mme Stéphanie Arnoux-Couderc, chargée des relations parlementaires

Établissement public d'aménagement Plaine de France (EPA Plaine de France)

M. Damien Robert, directeur général

Établissement public d'aménagement de la Défense et de Seine-Arche (EPADESA)

M. Philippe Chaix, directeur général

M. Bruno Laune, chef de cabinet

Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

M. Bruno Depresle, directeur général

Établissement public de gestion du quartier d'affaires de La Défense (DEFACTO)

Mme Katayoune Panahi, directrice générale

M. Gilles Reynal, directeur de la stratégie et du développement

Établissement public foncier Île-de-France (EPFIF)

M. Hicham Affane, président

M. Gilles Bouvelot, directeur général

Établissement public Paris-Saclay

M. Pierre Veltz, président-directeur général

M. Guillaume Pasquier, directeur général délégué

Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

M. Pierre Mongin, président

M. Xavier Lety, directeur de cabinet

M. Youenn Dupuis, chef de mission Grand Paris

Réseau Ferré de France (RFF) *

M. Jacques Rapoport, président

M. François-Régis Orizet, directeur régional Île-de-France

Mme Marie-Reine du Bourg, chargée des relations avec le Parlement

Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) *

Mme Bénédicte Tilloy, directrice générale de Transilien (SNCF proximités)

M. Alain Garde, directeur SNCF du Grand Paris

M. Brice Bohuon, secrétaire général de Transilien

Mme Karine Grossetête, conseillère parlementaire

Société du Grand Paris (SGP)

M. André Santini, président du conseil de surveillance

M. Étienne Guyot, président du directoire

M. Pierre-Alain Jeanneney, membre du directoire

M. Julien Seneze, directeur des finances

M. Alexandre Missoffe, directeur de cabinet

Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)

Mme Sophie Mougard, directrice générale

M. Jean-Louis Perrin, directeur des projets investissements

AUTRES AUDITIONS

Association des usagers des transports/FNAUT Île-de-France

M. Bernard Gobitz, vice-président

M. Marc Pélissier, secrétaire général

Chambre de commerce et d'industrie de la région Paris-Île-de-France *

M. Pierre-Antoine Gailly, président

Mme Marie-Claire Marchesi, directrice des politiques territoriales et d'attractivité chargé du Grand Paris

Mme Véronique Etienne-Martin, conseillère parlementaire

Fédération française du bâtiment Grand Paris *

M. Jean Balas, membre du Bureau (FFB-GP) et président du Club Bâtir avec l'Environnement

Mme Cécile Richard, directrice des affaires économiques et juridiques de la FFB-GP

Fédération nationale de l'immobilier FNAIM Île-de-France

M. Gilles Ricour de Bourgies, président

M. Léo Attias, vice-président

Deuxième cycle d'auditions (octobre 2013 – février 2014)

ÉTAT ET COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Préfecture d'Île-de-France et de Paris

M. Jean Daubigny, préfet

Préfecture de police de Paris

M. Nicolas Lerner, directeur adjoint de cabinet du préfet de police

M. Serge Rivayrand, sous-directeur régional de la police des transports

M. Éric Occhini, chef du service « Information Sécurité »

Mairie de Paris

M. Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France

Mme Hélène Chartier, conseillère au cabinet de M. Mansat

Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR)

M. Éric Delzant, délégué interministériel

Mme Amélie Durozoy, chef de cabinet

ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

Société du Grand Paris (SGP)

M. Philippe Yvin, président du directoire

M. Jean-Claude Prager, directeur des études économiques

M. Julien Seneze, directeur des finances

Caisse des dépôts et consignations

Mme Odile Renaud-Basso, directrice générale adjointe et directrice des fonds d'épargne

Mme Catherine Perenet, directrice interrégionale Île-de-France

Mme Marie-Michèle Cazenave, directrice adjointe des relations institutionnelles et de la coopération européenne et internationale

Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAFRANCE/EPAMARNE)

M. Vincent Pourquery de Boisserin, directeur général

ENTREPRISES ET ASSOCIATIONS

Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT Île-de-France)

M. Marc Pelissier, secrétaire général

Club des entreprises du Grand Paris

M. Jacques Godron, président

M. Christophe Bouthors (Panhard Développement)

M. Serge Kehyayan (Colas Île-de-France)

M. Henri Balsan (GDF)

M. Marc Zuber (Siemens)

Keolis *

M. Frédéric Baverez, directeur exécutif France

M. André Magnon-Pujo, directeur général adjoint, branche Île-de-France

Mme Anne Lieure, directrice des relations institutionnelles

Antea Group / Systra

M. Fabrice Gervais, responsable déchets France, Antea Group

M. Michel Boisseau, directeur de projet, responsable des infrastructures, Antea Group

M. Olivier Gastbled, directeur technique maîtrise d'œuvre – infrastructures Réseau de transports du Grand Paris, Systra)

Table ronde Associations de défense de l'environnement

Île-de-France Environnement (IDFE) : M. Michel Riottot, président, M. Daniel Hannotiaux, représentant de l'association au Conseil économique, social et environnemental d'Île-de-France, et Mme Muriel Martin-Dupray, chargée de mission

Les Amis de la Terre : M. Claude Bascompte

Table ronde sur le recyclage des déchets de chantiers et le terrassement

Clamens S.A : M. Pierre Godillon, président-directeur général, et M. Amaury Cudeville, responsable « développement durable »

Lafarge Béton : M. Frédéric Delpy, directeur général

Yprema : M. François Przybylko, directeur commercial

Société Capocci : M. Serge Capocci, président.

Table ronde sur la gestion des déchets de chantiers

Veolia Propreté Île-de-France : M. Michel Valache, directeur général adjoint France, et Mme Marie-Thérèse Suart-Fioravante, directrice des relations institutionnelles

Enviro Conseil Travaux (ECT) : M. Reda Semlali, directeur environnement, et Mme Anne-Philippe de la Giraudière

Paprec Environnement Île-de-France : M. Erwan Lemeur, directeur délégué, déchets de chantiers Île-de-France.