

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 2578 (Rect)

présenté par

Mme Park, M. Gouffier-Cha et M. Rupin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 38 TER, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 1241-14 du code des transports est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° Les produits des baux commerciaux et les recettes publicitaires de toute nature conclus dans les gares constituant le réseau prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. »

II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° À la fin du 5° de l'article 9, les mots : « dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares » sont supprimés ;

2° L'article 20 est ainsi modifié :

a) Le I est ainsi modifié :

- À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « installations » sont insérés les mots : « , ainsi que les gares, y compris d'interconnexion » ;

- À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « dans le cadre » sont remplacés par les mots : « ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, dans le cadre du I » ;

b) Après le même I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – Sans préjudice de l'article 19, les éléments du réseau de transport public du Grand Paris au sens du II de l'article 7 qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application du I du présent article sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Île-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement.

« Les personnes qui assurent la gestion technique dans le cadre du présent I *bis* 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. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés. » ;

c) La première phrase du II est complétée par les mots « et de ses gares, y compris d'interconnexion » ;

3° L'article 20-2 est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

- Au début, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Les lignes, ouvrages et installations, ainsi que les gares, y compris d'interconnexion mentionnés à l'alinéa précédent 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. » ;

- Sont ajoutés les mots : « et jusqu'à sa dissolution » ;

b) Le troisième alinéa est ainsi rédigé :

« Les éléments des lignes mentionnées au premier alinéa du présent article et qui ne sont pas confiés en gestion technique à la Régie autonome des transports parisiens en application de l'alinéa précédent sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à Ile-de-France Mobilités, qui en assure la maintenance et le renouvellement. Les personnes qui assurent la gestion technique 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. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés. » ;

c) Le dernier alinéa est complété par les mots : « et de ses gares, y compris d'interconnexion. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La réalisation et l'organisation du réseau du Grand Paris Express repose, aux termes de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, sur trois acteurs : la Société du Grand Paris (SGP), la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice.

En application de la loi du 3 juin 2010, il appartient à la SGP de construire le réseau, à la RATP d'assurer la gestion technique de l'infrastructure construite et à Ile-de-France Mobilités de désigner les exploitants du réseau.

L'article 7 de la loi du 3 juin 2010 énumère les éléments composant le réseau de transport public du Grand Paris, qui comprend « la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, (et) la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion ». Or l'article 20 de la même loi, qui définit le périmètre d'intervention de la RATP comme gestionnaire d'infrastructure, mentionne seulement « les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 », mais non les

gares. En l'état des textes la SGP demeure donc gestionnaire technique des gares, y compris d'interconnexion.

Il serait plus cohérent d'exclure la gestion technique des gares du modèle de la SGP et de confier cette mission à la RATP pour le gros œuvre et à IDFM pour le second œuvre et les équipements. IDFM pourrait ensuite déléguer cette mission à ses opérateurs de transport dans le cadre des contrats de service public qui vont faire l'objet d'appels d'offres à partir de 2020.

L'amendement précise par ailleurs que les éléments du réseau qui ne sont pas remis en gestion technique à la RATP le sont à IDFM. Cela concerne en particulier le second œuvre et les équipements des sites de maintenance et de remisage ainsi que des postes de commande centralisés.

Par ailleurs, en cohérence avec le transfert de la compétence de la gestion des gares, le présent amendement transfère à Ile-de-France Mobilités les recettes liées la valorisation commerciale et publicitaire en gares.

Cet amendement propose donc une mise en cohérence des missions respectives de la SGP et d'Ile-de-France Mobilités prévues par la loi afin d'améliorer la gouvernance du projet du Grand Paris Express.