

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 décembre 2021

RELATIF À LA DIFFÉRENCIATION, LA DÉCENTRALISATION, LA DÉCONCENTRATION
ET PORTANT DIVERSES MESURES DE SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE
LOCALE - (N° 4721)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° 3314

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

Le cinquième alinéa du V de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par les mots : « et des gares des infrastructures de transport dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique a modifié le V de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, en prenant acte du fait que les contrats de développement territoriaux ont défini des orientations générales d'aménagement plutôt que de prescrire des projets immobiliers, ce qui empêchait la Société du Grand Paris de conduire de tels projets sur ses propres fonciers. La Société du Grand Paris peut donc désormais, dans des conditions dérogatoires précises, conduire des opérations immobilières sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, sur ses emprises acquises dans le cadre de la réalisation des gares.

Par ailleurs, depuis le vote de la loi de 2010 la Société du Grand Paris s'est vu transférer la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 est par Ile-de-France Mobilités. Cette ligne ne fait donc pas partie du « réseau de transport public du Grand Paris », tel que défini par la loi de 2010 relative au Grand Paris et fixé par le Schéma d'ensemble visé à l'article 3 de ladite loi. Ainsi la Société du Grand Paris est désormais en charge de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris mais également de la ligne 15 est, l'ensemble constituant le Grand Paris Express.

La loi du 7 décembre 2020 précitée a pris en compte ce transfert de maîtrise d'ouvrage, en ouvrant la dérogation précitée aux emprises acquises pour la réalisation « des gares du réseau de transport public du Grand Paris ou des infrastructures de transport dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée ».

Toutefois la prise en compte de cette extension de la maîtrise d'ouvrage confiée à la Société du Grand Paris n'a pas été complètement incluse dans le V de l'article 7 de la loi de 2010 relative au Grand Paris, contrairement par exemple aux extensions de compétences prévues au VI bis de l'article 11 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, permettant l'établissement, la gestion ou l'exploitation de réseaux de communication électroniques à très haut débit dans les infrastructures de transport, ou au VI ter de l'article, créé par l'article 58 de la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, permettant la production d'énergies renouvelables à partir de la production de chaleur à partir des sources d'énergie calorique situées dans l'emprise des infrastructures. Dans ces deux cas sont bien visées les infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ou celles dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la Société du Grand Paris.

Il convient donc, s'agissant de la possibilité de conduire des opérations d'aménagement de construction de tenir compte également non pas seulement du réseau de transport public du Grand Paris mais bien du Grand Paris Express, qu'il s'agisse de conduire de telles opérations sur le territoire de communes signataires d'un contrat de développement territorial ou non.