

PROJET DE LOI  
adopté  
le 26 avril 2010

N° 87  
**S É N A T**

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

**ATTENTION**

**DOCUMENT PROVISOIRE**

*Seule l'impression définitive a valeur de texte authentique*

**PROJET DE LOI**

**MODIFIÉ PAR LE SENAT**

*relatif au **Grand Paris**.*

*(procédure accélérée)*

*Le Sénat a modifié, en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en première lecture après engagement de la procédure accélérée, dont la teneur suit :*

---

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (13<sup>ème</sup> législ.) : 1961, 2008, 2013, 2068 et T.A. 374.**

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

## **Article 1<sup>er</sup>**

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 articulé avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

## **TITRE I<sup>ER</sup>**

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

#### **Article 2**

I. – Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains,

scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1<sup>er</sup>.

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 ce texte. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

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

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

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

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

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

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

[ ]

Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2<sup>o</sup> du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

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

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

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

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

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

Toute clause contraire est réputée non écrite.

## **Article 2 bis**

*(Supprimé)*

## **Article 3**

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

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

financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la commission.

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

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

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

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

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

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 structures visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

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

VI. – (*Supprimé*)

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

VIII. – (*Non modifié*)

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

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

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

## **Article 4**

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le 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<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 comprend l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement, et le bilan du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

## **Article 5**

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

II. – *(Non modifié)*

## **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*) (*nouveau*) dans tous les cas, la date de 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, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ; »

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

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

## TITRE II

### ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

#### Article 7

I. – (*Non modifié*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 8

I. – (*Non modifié*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. – (*Non modifié*)

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

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

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

## **Article 9**

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

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

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

2° Les emprunts sur les marchés financiers ;

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

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

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

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

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

8° Les dons et legs ;

9° Tous autres concours financiers.

### **Article 9 bis (nouveau)**

Le II de la section 7 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du livre I<sup>er</sup> du code général des impôts est complété par un article 1530 *bis* ainsi rédigé :

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

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

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

« II. – La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis, ainsi qu'aux droits relatifs à ces biens, et aux cessions de

participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée.

« Sont exclus du champ de la taxe :

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

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

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

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

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

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

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

« III. – La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur

le revenu, soumis au prélèvement obligatoire dans les conditions prévues par l'article 244 bis A.

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

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

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

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

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

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

« VII. – (*Supprimé*) »

### **Article 9 ter (nouveau)**

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

« Art. 1599 *quater* A bis. – I. – L'imposition 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<sup>er</sup> janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

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

« (En euros)

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

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

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

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

« IV. – Le redevable de la taxe déclare, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1<sup>er</sup> mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie. [ ]

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

« V. – La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public " Société du Grand Paris " créé par la loi n°        du        relative au Grand Paris. Toutefois, si

le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Île-de-France. »

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

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

## **Articles 10 et 11**

*(Conformes)*

## **Article 11 bis (*nouveau*)**

La Société du Grand Paris est dissoute après épuisement des compétences conférées par le présent titre.

## **TITRE III**

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

## **Articles 12 à 15**

*(Conformes)*

## **Article 16**

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur

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

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

## **Article 17**

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

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés.

II. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

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

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

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

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

## TITRE IV

### DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT

#### Article 18

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

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

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

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

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

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

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

Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu'il soit attenant à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés aux cinquième et sixième alinéas, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.

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

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

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

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 premier alinéa du présent II, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant.

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

- les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme ;
- la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.

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

III. – *(Non modifié)*

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

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

V. – *(Supprimé)*

VI et VII. – *(Non modifiés)*

## **Article 19**

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

Pour la passation du contrat, les spécifications techniques formulées pour la définition des besoins comportent au moins le programme global de construction de l'opération d'aménagement avec une répartition indicative entre les programmes de logements, d'activité économique et la liste des équipements publics à réaliser.

Le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des programmes locaux de l'habitat, dès lors que ceux-ci ont été adoptés.

Les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux au sens du même article L. 302-5.

Le contrat précise les conditions selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l'issue de la procédure de révision simplifiée ou de l'enquête publique, les parties peuvent s'accorder, sans attendre la liquidation définitive du solde et l'indemnisation du cocontractant, sur le montant d'une provision dont elles acceptent le versement anticipé à ce dernier.

Le contrat ne peut mettre à la charge du cocontractant que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ces besoins.

## TITRE IV *BIS*

### DISPOSITIONS RELATIVES AU LOGEMENT

*(Division et intitulé nouveaux)*

#### **Article 19 bis**

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

« *Section 4*

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

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

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

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

#### **Article 19 ter (nouveau)**

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

## TITRE V

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

## CHAPITRE I<sup>ER</sup>

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

#### Article 20

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

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

Il exerce ses missions dans les communes dont la liste figure dans l'annexe A à la présente loi. Le périmètre d'intervention de l'établissement peut être modifié par décret en Conseil d'État, après consultation des organes délibérants des communes et établissements publics de coopération intercommunale territorialement concernés.

#### Article 21

L'établissement est chargé de conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle, et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique.

À cet effet, il a notamment pour missions de :

1° Sans préjudice des compétences dévolues à d'autres personnes publiques, réaliser les opérations d'équipement et d'aménagement prévues par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme et les acquisitions foncières nécessaires ;

2° Réaliser des investissements destinés à favoriser l'implantation d'organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, et d'entreprises ;

3° Participer à la collecte de fonds auprès de tiers afin de contribuer aux activités d'enseignement supérieur, de recherche, à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises ;

4° Mettre à disposition des organismes d'enseignement supérieur et de recherche et des entreprises des plateformes technologiques, des structures de formation et d'information, de réception, d'hébergement et de restauration ;

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

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

7° Soutenir les initiatives de ces organismes et entreprises relatives à la circulation des connaissances, des innovations et des bonnes pratiques, la mobilité professionnelle, la diffusion des offres d'emploi et de stage et les rapprochements entre les milieux scientifiques et économiques ;

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

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

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

9° En concertation avec les collectivités locales, les syndicats des eaux, la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural et l'agence de l'eau Seine-Normandie, contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et la pérennité du patrimoine hydraulique. Dès lors que des projets d'urbanisation affectent l'écoulement des eaux superficielles ou souterraines, l'établissement public de Paris-Saclay prend les mesures permettant le maintien de l'équilibre hydrographique du plateau de Saclay et des vallées concernées par l'écoulement des eaux du plateau ;

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

L'établissement peut créer des filiales ou prendre des participations dans des entreprises, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

Il peut, en dehors de son périmètre d'intervention, lorsqu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses missions, réaliser des acquisitions d'immeubles bâtis ou non bâtis et, avec l'accord des communes intéressées, des opérations d'aménagement et d'équipement urbain.

### **Article 21 bis (nouveau)**

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

### **Article 22**

I. – 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 d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration, il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ;

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

4° 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 dix-neuf membres, dont la moitié au moins est issue des premier et deuxième collèges.

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

Il est institué auprès du conseil d'administration un comité consultatif de personnalités représentatives d'associations reconnues d'utilité publique, des organisations professionnelles agricoles, des chambres consulaires, des organisations professionnelles et syndicales ainsi que des associations agréées dans le domaine de l'environnement. Ce comité comprend un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective, ainsi qu'un représentant de la Ville de Paris et un représentant de chacun des départements de la région d'Île-de-France qui ne sont pas représentés

au conseil d'administration. Ce comité est saisi, par le conseil d'administration, des projets concernant la stratégie et les grandes opérations d'équipement et d'aménagement de l'établissement public, les plans d'investissement de celui-ci et les orientations envisagées pour agir en faveur de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il peut être saisi de tout autre sujet par le conseil d'administration, émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil d'administration.

II. – (*Non modifié*)

### **Article 23**

La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil d'administration qui porte le titre de président-directeur général. Il est nommé par décret, parmi les membres du conseil d'administration, après avoir été auditionné par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Pour cette nomination, il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.

### **Article 23 bis**

(*Conforme*)

### **Article 24**

L'établissement public de Paris-Saclay bénéficie notamment des ressources suivantes :

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

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

2° Le produit des redevances pour services rendus ;

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

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

3° *bis (nouveau) (Supprimé)*

4° Le produit des emprunts ;

5° Les dons et legs ;

6° Tous autres concours financiers.

## **Articles 25 et 26**

*(Conformes)*

### **Article 27**

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

## **CHAPITRE II**

### **Dispositions relatives au développement durable sur le plateau de Saclay**

#### **Article 28**

Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre I<sup>er</sup> est complété par une section 3 ainsi rédigée :

*« Section 3*

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

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

national des forêts et des associations agréées pour la protection de l'environnement présentes dans le périmètre d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay.

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

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

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

« Une carte précisant le mode d'occupation du sol est annexée au décret en Conseil d'État précité.

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

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

« *Art. L. 141-6. – (Supprimé)*

« *Art. L. 141-7. –* La révision du périmètre de la zone est prononcée par décret en Conseil d'État, selon les modalités définies à l'article L. 141-5.

« *Art. L. 141-8. –* Au sein de la zone de protection, l'établissement public de Paris-Saclay élabore, en concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages.

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

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

fonction des orientations retenues, et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

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

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

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

## **Article 29**

I. – Après l'article 1<sup>er</sup>-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<sup>er</sup>-5 ainsi rédigé :

« *Art. 1<sup>er</sup>-5.* – I. – Il est constitué un syndicat mixte de transports entre l'établissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports. La liste des communes intéressées est annexée à la présente ordonnance.

« Sauf dispositions contraires prévues par le présent article, ce syndicat est régi par les articles L. 5721-1, L. 5721-4, L. 5721-6 et L. 5722-1 du code général des collectivités territoriales.

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

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

« 1° Chaque département dispose de trois voix ;

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

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

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

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

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

« Les membres du syndicat mixte contribuent aux dépenses de l'établissement au prorata du nombre de voix 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 relations à desservir, la nature des services et les programmes d'investissements nécessaires. Il est approuvé à la majorité qualifiée des deux tiers.

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

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

« À défaut d'accord entre le syndicat mixte et le Syndicat des transports d'Île-de-France, le syndicat mixte devient autorité organisatrice des services de transport qui sont inscrits au plan local de transport.

« L'autorité organisatrice des services de transport désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services et veille à la cohérence des programmes d'investissements. Les règles de tarification en vigueur en Île-de-France sont applicables aux services inscrits au plan local de transport.

« Une convention, à laquelle est annexé le plan local de transport, fixe les conditions de participation de chacune des parties au financement des services concernés qui sont inscrits au plan de transport du Syndicat des transports d'Île-de-France, les aménagements tarifaires éventuellement applicables et les mesures de coordination des services organisés respectivement par le Syndicat des transports d'Île-de-France et le syndicat mixte.

« À l'expiration du délai mentionné au troisième alinéa, 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. – *(Non modifié)*

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

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 26 avril 2010.*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*

**ANNEXE A**

**LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LE PÉRIMÈTRE  
D'INTERVENTION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY**

*(Non modifiée)*

**ANNEXE A BIS**  
**LISTE DES COMMUNES VISÉES À L'ARTICLE 28**  
*(nouveau)*

Bièvres

Buc

Châteaufort

Gif-sur-Yvette

Guyancourt

Igny

Jouy-en-Josas

Les Loges-en-Josas

Orsay

Palaiseau

Saclay

Saint-Aubin

Toussus-le-Noble

Vauhallan

Villiers-le-Bâcle

## **ANNEXE B**

### **LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORTS DU PÔLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE SACLAY**

*(Non modifiée)*

*Vu pour être annexé au projet de loi adopté par le Sénat dans sa séance du 26  
avril 2010.*

*Le Président,*

*Signé : Gérard LARCHER*