

Projet de loi « Grand Paris »

Titre 1 : L'ambition du projet Grand Paris

Article 1

Projet de développement durable, le Grand Paris s'inscrit dans une triple exigence : répondre aux besoins immédiats de nos concitoyens d'Ile de France et des régions limitrophes ; apporter des réponses appropriées aux défis majeurs, économiques, sociaux et environnementaux auxquels la France et sa région capitale sont ou seront confrontées ; permettre, par un effet d'entraînement, le développement économique et social de l'ensemble du territoire national.

Eu égard à son rayonnement international, le Grand Paris doit en particulier renforcer et asseoir son statut de « ville-monde », au travers de la mise en synergie de l'ensemble de ses potentiels, notamment dans les domaines économique, financier, technologique, scientifique, universitaire, urbanistique, architectural et culturel.

Le développement urbain au sein du Grand Paris doit être conduit dans le souci de décloisonner les approches et les pratiques et de pleine prise en compte de l'existant mettant en valeur un urbanisme de projet. Il devra favoriser une approche transverse dans l'esprit d'un travail partenarial renforcé entre l'Etat stratège et les collectivités territoriales concernées.

Le développement du Grand Paris revêt un caractère d'intérêt national. Son aménagement doit concourir à la réalisation de ces objectifs généraux, en permettant le développement d'un réseau de transport d'intérêt national entraînant le développement économique et urbain autour des gares de ce réseau et en développant des instruments de mise en œuvre appropriés et un renforcement des outils mis à la disposition des collectivités territoriales et de l'Etat afin de permettre l'accueil d'activités et de populations.

Article 2 : Définition du réseau du Grand Paris

Au chapitre II du titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré, après l'article 28-4, deux articles ainsi rédigés :

« Art. 28-5. - En région d'Ile-de-France, des décrets en Conseil d'Etat définissent la liste des projets d'infrastructures d'intérêt national affectés au transport public urbain de voyageurs par métro automatique et par tout autre mode ferroviaire de transport urbain dont l'ensemble constitue le réseau du « Grand Paris ». Ce réseau a pour fonction de relier le cœur de l'agglomération parisienne et les principaux pôles urbains, scientifiques ou technologiques, économiques, culturels ainsi que les aéroports internationaux et les gares TGV. »

« Art. 28-6. - Pour les projets définis à l'article 28-5, des décrets en Conseil d'Etat pris après la participation du public dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre 1er du titre II du livre 1er du code de l'environnement définissent en tant que de besoin, conformément aux règles de coordination des transports, les caractéristiques des projets, en particulier leur tracé, l'emplacement de leurs gares, leur niveau de service et leur mode d'exploitation. »

Titre 2 : Renforcement et efficacité des procédures de concertation

Article 3 : participation du public à l'élaboration du réseau du « Grand Paris »

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

I. - Dans le premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement, après les mots « code de l'urbanisme », il est ajouté : « ainsi qu'aux projets d'infrastructures d'intérêt national dont la liste est visée par les décrets prévus à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. ».

II. - Le chapitre I du titre II du livre premier est complété par une section IV ainsi rédigée :

« Section IV : « Dispositions particulières relatives à la participation du public à l'élaboration du réseau du « Grand Paris ».

« Art. L. 121-16. - La participation du public à l'élaboration des projets d'infrastructure d'intérêt national définies à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est soumise exclusivement aux dispositions de la présente section.

Pour des infrastructures dont l'objet est couvert par un projet d'infrastructure d'intérêt national défini à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque des procédures de participation du public ont été initiées sur le fondement de l'article L.121-8 préalablement à la promulgation de la présente loi, le décret prévu à l'article 28-6 de la loi précitée peut prévoir la clôture immédiate de ces procédures. »

« Art. L. 121-17. - Par dérogation aux articles L.121-1 et L.121-8 du code de l'environnement, la participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national est assurée au travers d'un débat public conduit par la société créée par l'article 7 de loi XXX du XX/XX/2009. Ce débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet. »

« Art. L. 121-18. - Le dossier destiné à éclairer le public dans le cadre de ce débat précise les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif, l'analyse des incidences sur l'environnement et l'aménagement du territoire, ainsi que tous autres éléments laissés à l'appréciation du maître d'ouvrage. Un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des pièces constitutives du dossier.

Le dossier inclut également l'évaluation environnementale du projet prévue à l'article L.122-6 du code de l'environnement. Ce dossier est établi sous la responsabilité du maître d'ouvrage et transmis au représentant de l'Etat dans la région.

Le représentant de l'Etat dans la région dispose d'un délai de 15 jours à compter de la réception du dossier qu'il est prévu de soumettre au débat public pour en constater la complétude.

Le dossier est rendu public au plus tard quinze jours avant le début du débat public. »

« Art. L. 121-19. - Le dossier est transmis à la commission nationale du débat public afin qu'elle désigne, dans un délai de quinze jours, un observateur de la participation du public. Le défaut de nomination de cet observateur n'empêche pas la tenue du débat public.

Le représentant de l'Etat dans la région arrête et rend publics les modalités et le calendrier de la consultation du public un mois avant le début de celle-ci. La consultation comporte la tenue de réunions publiques.

La durée de la consultation est de quatre mois.

Les présidents du conseil régional d'Île-de-France, des conseils généraux situés en Île-de-France, des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagements situés en Île-de-France ainsi que les maires des communes d'Île-de-France peuvent demander à intervenir lors de ces réunions.

Dans un délai de deux mois après l'achèvement de cette consultation du public, l'État en publie le bilan ainsi que la décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet en précisant, le cas échéant, les principales modifications qui y ont été apportées. L'observateur de la participation du public désigné au premier alinéa peut établir un bilan de la consultation dans le même délai. Ce bilan est rendu public. »

« Art. L. 121-20. – Les modifications du projet ne remettant pas en cause son économie générale ne sont pas soumises à débat public. »

« Art. L. 121-21. – Aucune irrégularité au regard des dispositions de la présente section ne peut être invoquée lorsque l'acte mentionné au quatrième alinéa de l'article L. 121-19 est devenu définitif. »

« Art. L. 121-22. – Lorsque le juge administratif, saisi dans le cadre de recours contentieux portant sur l'un des actes administratifs ou réglementaires constitutifs de la procédure prévue aux articles L.121-16 à L.121-23, statue sur l'insuffisance du dossier visé à l'article L.121-8, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de 4 mois pour compléter le dossier et conduire un complément de consultation du public. A défaut de production des compléments demandés dans ce délai, l'ensemble de la procédure peut être annulée par le juge administratif.

Le complément de consultation du public – dont la durée ne peut excéder 1 mois – est organisée selon les dispositions de l'article L.121-19. L'Etat publie le bilan de ce complément ainsi que la décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet en précisant, le cas échéant, les principales modifications qui y ont été apportées. »

« Art. L. 121-23. – Les dispositions prévues à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables aux projets d'infrastructures d'intérêt national. »

Article 4 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La création des projets d'infrastructure d'intérêt national définis à l'article 28- 6 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs constituent un projet d'intérêt général au sens des articles L.121-2 et L.121-9 du code de l'urbanisme.

Les projets d'infrastructure d'intérêt national font l'objet d'une évaluation environnementale selon les dispositions de l'article L.122-6 du code de l'environnement dont les résultats sont intégrés au dossier prévu à l'article L.121-18 du code de l'environnement.

Les enquêtes publiques concernant ces projets portent à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du schéma directeur de la région Ile de France, des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme qui en sont la conséquence.

Pour la mise en œuvre des dispositions des articles L.122-15 et L.123-16 du code de l'urbanisme, passé un délai de 2 mois, l'absence d'avis des communes, groupements de communes et conseils municipaux visés au 2° de l'article L.122-15 et au b) de l'article L.123-16 vaut avis favorable.

Les déclarations d'utilité publique sont prononcées par décret en Conseil d'Etat. Elles emportent approbation des nouvelles dispositions du schéma directeur de la région Ile de France, des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme.

Les modifications du schéma directeur de la région Ile de France, des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme, rendues nécessaires par la création des projets d'infrastructure d'intérêt national et ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale au sens de l'article L.122-6 du code de l'environnement, ne sont pas soumises à l'évaluation environnementale prévue à l'article L121-10 du code de l'urbanisme.

Article 5 : Délais de la procédure d'enquête publique

I. - En ce qui concerne les projets d'infrastructure d'intérêt national définis à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, l'ouverture des enquêtes publiques prévues à l'article L.123-1 du code de l'environnement peut être décidée par arrêté du représentant de l'Etat dans la région à compter du lendemain de la publication du décret prévu à l'article 1 et au plus tard dans le délai de dix ans qui suit cette date.

II. - A compter de la publication de l'arrêté prévu au deuxième alinéa de l'article L.121-19 du code de l'environnement, le représentant de l'Etat dans la région Ile-de-France peut saisir le président du tribunal administratif ou le membre délégué par lui afin de désigner une commission d'enquête chargée de conduire tout ou partie des enquêtes publiques concernant le projet de réseau primaire de transport en Ile-de-France prévues aux articles L. 123-1 du code de l'environnement et L. 11-1 du code de l'expropriation. Les membres de cette commission d'enquête peuvent participer à titre d'observateurs au débat public conduit en application des dispositions de l'article 2 de la présente loi. Les modalités du renouvellement des membres de cette commission par le président du tribunal administratif ou le membre délégué par lui sont définies par décret.

Article 6 : Préemption et expropriation en extrême urgence

I. - Le périmètre du projet défini par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs constitue une zone d'aménagement différé. Il est institué, sur ce périmètre, un droit de préemption au profit de la société créée par l'article 7 de la présente loi.

La zone constituée par l'ensemble des unités foncières incluses partiellement ou en totalité dans un cercle d'un rayon maximum de 1500 m autour de chacune des gares projetées définies dans ce même décret constitue une zone d'aménagement différé. Il est institué, sur ce périmètre, un droit de préemption au profit :

- des établissements publics d'aménagement créés en application de l'article L.XXX du code de l'urbanisme autres que l'agence foncière et technique de la région parisienne pour la partie de cette zone incluse dans leur périmètre ;

- de la société créée à l'article 7 de la présente loi pour le reste de cette zone.

Le décret susmentionné a pour effet de créer un périmètre provisoire de cette zone au sens de l'article L.212-1-2 du code de l'urbanisme. Ce périmètre provisoire est constitué par l'ensemble des unités foncières incluses partiellement ou en totalité dans un cercle d'un rayon de 1500 m autour de ces gares.

La définition du périmètre définitif est conduite selon les modalités des articles L.212-1 et suivant du même code.

Ces droits peuvent être exercés selon les modalités prévues par l'article L.212-2 du code de l'urbanisme.

Un décret fixe les conditions selon lesquelles les bénéficiaires de ces droits peuvent en déléguer la mise en œuvre, ainsi que les conditions de rémunération de la société créée à l'article 7 par les établissements publics d'aménagement visés à l'alinéa 2.

La société créée par l'article 7 de la présente loi est habilitée à acquérir par voie d'expropriation, après déclaration d'utilité publique les terrains situés dans le périmètre dans lequel elle bénéficie du droit de préemption institué par les 1^{er} et 2^{ème} alinéas.

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 des terrains bâtis ou non bâtis dont l'acquisition est nécessaire à l'exécution des travaux des projets d'infrastructure d'intérêt national.

Les décrets en Conseil d'Etat prévus par l'article L.15-9 du code de l'expropriation devront être pris avant le 31 décembre 2014.

III - Par dérogation aux dispositions de l'article L.211-1 du code de l'urbanisme, le droit de préemption institué au I. du présent article ne fait pas obstacle à l'institution d'un droit de préemption urbain selon les modalités définies à l'article L.211-1.

IV. - Par dérogation à l'article L.212-1, les territoires situés dans la zone d'aménagement différée établie au I. du présent article restent soumis à l'exercice du droit de préemption urbain éventuellement institué sur ces mêmes territoires.

V. - En cas de conflit, le droit de préemption institué au titre du présent article prime sur le droit de préemption urbain.

VI. - Dans les cas prévus au IV et V ci-dessus, la Société du Grand Paris informe le titulaire ou le délégataire du droit de préemption urbain ou du droit de préemption de la ZAD de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption. En cas de renoncement par la Société, le titulaire ou le délégataire du droit de préemption urbain ou du droit de préemption de la ZAD peut exercer ce droit dans les conditions définies par les articles L. 213-1 à L. 213-17 du code de l'urbanisme. Le délai de deux mois prévu par le troisième alinéa de l'article L. 213-2 est alors porté à trois mois.

Titre 3 : Société du Grand Paris et réseau de transport d'intérêt national du Grand Paris

Article 7 : Objet de la structure de maîtrise d'ouvrage et compétences

I. – Il est créé un établissement public national à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé « Société du Grand Paris ».

II. – La Société du Grand Paris a pour objet :

- de réaliser les projets d'infrastructures d'intérêt national constituant le réseau du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi dans les conditions fixées au titre IV ;
- de contribuer à la définition des objectifs de développement urbain à l'intérieur du périmètre défini à l'article 6 de la présente loi autour des gares des projets d'infrastructures d'intérêt national dont elle assure la maîtrise d'ouvrage ;
- en l'absence d'établissement public d'aménagement territorialement compétent, de conduire des opérations d'aménagement ou de construction à l'intérieur du périmètre défini à l'article 6 de la présente loi autour des gares des projets d'infrastructures d'intérêt national dont elle assure la maîtrise d'ouvrage

III – A cet effet, dans le périmètre défini au I. de l'article 6 de la présente loi, la Société du Grand Paris peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toutes natures, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures visés au paragraphe I.

Dans ce même périmètre et en l'absence d'un établissement public doté de compétences d'aménagement territorialement compétent autre que l'agence foncière et technique de la région parisienne, la Société du Grand Paris peut également directement acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toutes natures, immobiliers et mobiliers afin de les vendre, de les louer ou d'y conduire des opérations d'aménagement ou de construction. Dans ce cas, pour l'application des articles L. 311-1 à L. 311-8 du code de l'urbanisme, la Société du Grand Paris exerce, le cas échéant, les compétences des établissements publics d'aménagement.

La Société du Grand Paris peut également créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions.

IV. – L'Etat par acte unilatéral ou par convention, et les collectivités territoriales, leurs groupements, par convention, peuvent confier à l'établissement, des missions de service public ou d'intérêt général compatibles avec son objet. L'établissement public peut exercer ces missions soit directement soit, dans le cadre de conventions passées à cet effet, par l'intermédiaire de ses filiales.

Article 8 : Actionnariat, organisation et fonctionnement

I. – La Société du Grand Paris est dotée, à sa création, d'un capital initial consommable de 4 milliards d'euros. Ce capital est constitué, directement ou indirectement, au moins pour moitié, de dotations de l'Etat. Le reste du capital est constitué, directement ou indirectement, des dotations de collectivités territoriales de la région Ile de France.

II. – L'établissement public est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'Etat ou des collectivités territoriales participant au capital à hauteur d'au moins 5%. Les droits de vote attribués à l'ensemble des représentants de chaque collectivité territoriale ou de l'Etat sont proportionnels à sa participation au capital. Le conseil de surveillance comprend en outre jusqu'à trois personnalités qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement. Ces personnalités sont désignées par décret.

Le président du conseil de surveillance est nommé par décret. Le directoire comprend trois membres nommés par le conseil de surveillance qui confère à l'un d'eux la qualité de président. Le président représente l'établissement dans ses rapports avec les tiers.

La durée du mandat de membre du conseil de surveillance est de cinq ans renouvelable.

IV. – L'annexe III de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 est complétée par un alinéa ainsi rédigé :
« Etablissement public du Grand Paris ».

V. – Un commissaire du Gouvernement est désigné auprès de l'établissement. Il exerce une surveillance sur la gestion financière de l'établissement et l'orientation générale de ses activités et de celles des sociétés sur lesquelles l'établissement exerce un contrôle exclusif ou conjoint au sens de l'article L. 233-16 du code de commerce.

L'établissement et ses éventuelles filiales sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

VI. – L'établissement est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales en matière de gestion financière et comptable. Il est tenu d'établir ses comptes selon le plan comptable général, et lorsqu'il établit des comptes consolidés en application de l'article 13 de la loi n° 85-11 du 3 janvier 1985 relative aux comptes consolidés de certaines sociétés commerciales et entreprises publiques, dans les conditions prévues aux articles L. 233-16 à L. 233-28 du code de commerce.

VII. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du conseil d'administration.

Article 9 : Régime des biens nécessaires au réseau du Grand Paris

I. - Les biens de toutes natures, immobiliers et mobiliers, qui sont mis à disposition, acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de la Société du Grand Paris en vue de la constitution du réseau du Grand Paris visé à l'article 2 sont, dès leur mise à disposition, acquisition ou achèvement transférés en pleine propriété à la Société du Grand Paris. Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 13 à 16 de la présente loi, des droits et obligations de toutes natures se rattachant à ces biens. L'ensemble de ces transferts est réalisé à titre gratuit et ne donne lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

II. - L'Etat, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'Etat peuvent transférer à la Société du Grand Paris, sur sa demande, en pleine propriété, et à titre gratuit, leurs biens nécessaires à l'exercice de ses missions de service public. 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 commerciaux et d'activité situés dans les gares et non affectés au service public du transport ainsi que les parkings appartiennent au domaine privé de la Société du Grand Paris.

Article 10 : Ressources et dépenses

Réservé dans l'attente des conclusions de la mission « CARREZ »

La Société bénéficie notamment des ressources suivantes :

- 1° Les apports en capital de l'Etat et des collectivités territoriales, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;
- 2° Les emprunts sur les marchés financiers assortis, le cas échéant, de la garantie de l'Etat ;
- 3° Par dérogation aux dispositions de l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales, une fraction du produit du versement transport instituée par l'article L.2531-2 du même code ;
- 4° Une fraction du produit de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les locaux de stockage instituée par le IX de l'article 231 ter du code général des impôts ;
- 5° Une fraction du produit de la redevance pour création de bureaux en région Ile de France instituée par l'article L.520-4 du code de l'urbanisme
- 6° Le produit d'une fraction additionnelle aux tarifs de transport payés par les usagers des transports publics de voyageurs en Ile de France. Cette fraction additionnelle s'applique sur la valeur de chaque titre de transport telle que définie par le Syndicat des transports d'Ile de France. [Elle est fixée à 1% du tarif en 2010, est majorée de un point par an jusqu'en 2019 et est maintenue à 10% de ce produit de 2020 à 2059] ;
- 7° Les participations des aménageurs aux coûts des gares en application des dispositions des articles L.311-4, L.332-11-3 et 332-9 du code de l'urbanisme ;
- 8° Le produit de cession ou de location des biens immobiliers que la Société a acquis et fait aménager à proximité des gares ;
- 9° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens ;
- 10° Le produit de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée à son profit par la loi.

Les dépenses de la Société comprennent notamment :

- 1° Les coûts d'acquisition des terrains ;
- 2° Les coûts de construction du réseau et d'installation et de renouvellement du système de transport, notamment du matériel roulant ;

3° Les compensations des charges de service public dues à l'exploitant ;

4° Le remboursement du capital et le paiement des intérêts des emprunts.

Article 11 : Compétences

Par dérogation aux dispositions du dernier alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 *relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France* et à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 *portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire*, la Société du Grand Paris assure dans les conditions prévues au présent titre :

- la réalisation des infrastructures, comprenant les lignes, ouvrages et installations fixes, du réseau du Grand Paris visé à l'article 2 de la présente loi ;
- la fourniture des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

Sans préjudice des dispositions des articles 12 à 16 ci-après, il exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement correspondantes.

Il peut également être chargée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France ou par Réseau ferré de France de la réalisation de tout autre infrastructure ou équipement destiné au transport de voyageurs.

Il passe les contrats pour la construction des infrastructures nouvelles, pour l'aménagement des infrastructures existantes et pour la fourniture des matériels roulants. Ces contrats peuvent également concerner l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés.

Article 12 : Possibilité de recours au contrat de partenariat ou à la délégation de service public

Pour la réalisation des missions qui lui sont confiées en application de l'article 12, la Société du Grand Paris peut assurer directement la maîtrise d'ouvrage ou la confier à un tiers, par un marché public, un contrat de concession de travaux en application de l'ordonnance n° 2009-XXXX du XX juillet 2009 ou un contrat de partenariat en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2009. Le contrat peut porter sur la construction et la gestion technique de tout ou partie des infrastructures et matériels dans la limite des compétences reconnues à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France en qualité de gestionnaires d'infrastructure. 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'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus 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 13 : Dispositions relatives aux maîtrises d'ouvrage multiples

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels la Société du Grand Paris, en raison, notamment, des connexions et des correspondances entre plusieurs lignes ou réseaux de transport, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme.

Lorsque les dispositions de l'alinéa précédent concernent exclusivement des établissements publics ou des entités détenus ou contrôlés par l'Etat, la Société du Grand Paris désigne le maître d'ouvrage de l'opération.

Article 14 : Missions confiées à la RATP, à la SNCF et à RFF sur le fondement de leurs compétences exclusives

I. - Lorsque la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 11 exige une mission d'étude ou d'assistance qui, pour des raisons techniques tenant aux compétences de gestionnaires d'infrastructures de la Régie autonome des transports parisiens, de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France ne peut être confiée qu'à l'un de ces établissements, la Société du Grand Paris peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier cette mission d'étude ou d'assistance.

Une convention 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 la Société à son co-contractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité. Elle précise la partie de la mission que le co-contractant sous-traite à des tiers dans les conditions prévues 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* et les modalités garantissant le paiement des sommes dues aux sous-traitants à mesure de l'avancement de la mission.

II. - Lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au I du présent article, les opérations d'investissement visées à l'article 11 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, la Société du Grand Paris peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier cette mission.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces attributions. Elle précise notamment les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par la Société sur son co-contractant 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 préalable de la Société.

Lorsque Réseau ferré de France exerce des attributions de maîtrise d'ouvrage en application du présent article, les dispositions du quatrième alinéa de l'article 1er de la loi du 13 février 1997 précitée sont applicables.

Article 15 : Maîtrise d'ouvrage partagée

La Régie autonome des transports parisiens ou, pour les infrastructures destinées à être incorporées au réseau ferré national, Réseau ferré de France exerce conjointement avec la Société du Grand Paris, la maîtrise d'ouvrage des opérations visées à l'article 11 que la Société détermine.

La Société s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées. Elle en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de l'autre maître d'ouvrage, en assure le financement.

La Régie autonome des transports parisiens ou Réseau ferré de France choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

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

Article 16 : Dispositions dérogatoires à la loi MOP

Les rapports établis entre la Société du Grand Paris et ses cocontractants au titre des articles 15 et 16 de la présente loi ne sont pas régis par 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.

Article 17 : Désignation de la RATP comme gestionnaire de l'infrastructure

I. - Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public, la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France. Elle est également chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux.

Elle est également gestionnaire, dans les mêmes conditions, des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en vertu des alinéas précédents en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur

interopérabilité. Elle prend également en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Tout en respectant les exigences mentionnées au premier alinéa, la Régie est encouragée par des mesures d'incitation à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations.

II. - Sans préjudice des dispositions de l'article 12, les lignes, ouvrages et installations visés à l'article 11 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 au I du présent article.

Ceux de ces lignes, ouvrages et installations qui sont incorporés au réseau ferré national sont apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France qui en assure la gestion dans le cadre des missions qui lui sont dévolues par la loi du 13 février 1997 précitée.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 11 sont remis au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui les met à la disposition des exploitants visés au II de l'article 1er 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 la Société du Grand Paris dans le cadre des contrats visés au dernier alinéa de l'article 12.

III. - A l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent article, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts qui prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et qui assure une rémunération appropriée des capitaux engagés.

IV. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment les conditions de rémunération de la Société du Grand Paris pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus aux alinéas 1 à 4 du II du présent article.

Titre 4 : Développement territorial et projets d'aménagement dans le Grand Paris

Article 18 : Subsidiarité des documents d'urbanisme en Région Ile de France

Le chapitre premier du titre IV du livre premier de la partie législative du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

II. – Dans la section I, après l'article L. 141-1-2, il est inséré deux articles ainsi rédigés :

« Art. - L. 141-1-3. - Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur et, en l'absence de ces documents, les plans locaux d'urbanisme, les documents en tenant lieu et les cartes communales doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile de France.

« Art. - L. 141-1-4. - Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, la charte du parc national ou du parc naturel régional.

« En l'absence de schémas de cohérence territoriale ou de schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme, les documents en tenant lieu et les cartes communales doivent être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, la charte du parc national ou du parc naturel régional.

« En l'absence de schémas de cohérence territoriale, de schémas de secteur, de plans locaux d'urbanisme ou de documents en tenant lieu, l'autorisation de construire, d'aménager ou de démolir doit être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, la charte du parc national ou du parc naturel régional. »

Article 19 : Contrats de développement urbain

« Art. - L. 141-15. – En région d'Ile de France, des contrats de développement urbain peuvent être conclus entre l'Etat d'une part et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de développement économique et d'habitat ou les communes situées en tout ou en partie dans le périmètre provisoire défini au I. de l'article 6 de la loi XXX du XXX.

Les contrats de développement urbain arrêtent des objectifs qualitatifs et quantitatifs en matière de construction de logements, d'opérations destinées à accueillir des activités permettant d'accroître l'offre d'emploi et d'amélioration des équipements publics.

La Société du Grand Paris créée à l'article 7 de la loi XXX du XXX participe à la préparation des contrats de développement urbain et veille à leur cohérence.

Article 20 : Prêts bonifiés pour la réalisation d'équipements publics et d'infrastructures dans le périmètre des contrats de développement urbain

« Art. - L. 141-16. – Les établissements publics de coopération intercommunale et les communes signataires d'un contrat de développement urbain peuvent bénéficier de prêts

bonifiés financés par les dépôts collectés au titre du livret A et du livret de développement durable régi par l'article L. 221-27 du code monétaire et financier, pour faire face aux dépenses exceptionnelles d'équipements publics et d'infrastructures liées à la rapidité de croissance de ces collectivités territoriales.

« Les contrats de développement urbain prévoient les conditions d'attribution, de remboursement des prêts mentionnés au 1^{er} alinéa ainsi que le contrôle de l'exécution des engagements pris par les collectivités territoriales signataires et notamment les modalités de révision ou d'interruption des aides financières si les objectifs de développement du territoire fixés par le contrat ne sont pas atteints.

« Art. - L. 141-17. –A la date fixée par les contrats de développement urbain et au plus tard en 2030, il est mis fin au régime financier particulier défini par l'article L. 141-16.

Les établissements publics et les communes ayant bénéficié des prêts bonifiés au titre du deuxième alinéa de l'article L. 141-16 demeurent débiteurs des fonds d'épargne jusqu'à l'extinction de leur dette. »

Article 21 : Urbanisme de Projet

« Art. - L. 141-19. – Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires au développement des contrats de développement urbain, les communes et les établissements publics concernés peuvent passer avec un tiers un contrat de partenariat lui confiant une mission de concevoir le projet d'aménagement global, d'élaborer une proposition de révision simplifiée du document d'urbanisme et d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à l'action ou l'opération.

« Ce contrat est conclu dans les conditions prévues par les articles L.1414-2 à L. 1414-16 du code général des collectivités territoriales. Le programme fonctionnel mentionné à l'article L 1414-7 comporte 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 contrat précise les conditions de indemnisation du cocontractant au cas où sa proposition ne serait pas retenue à l'issue de la procédure de révision simplifiée et de l'enquête publique.

« Le contrat ne peut mettre à la charge de l'aménageur ou des constructeurs 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 ceux-ci. »

Article 22 : Fonds territoriaux

« Art. - L. 141-20. – Dans les périmètres des contrats de développement urbain, l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics et, le cas échéant, tout autre organisme public ou privé peuvent créer, par convention, des fonds de développement territorial regroupant leurs financements pour la réalisation d'opérations d'aménagement, de projets d'infrastructure et de toute action susceptible de contribuer à la valorisation des territoires concernés.

La convention désigne l'organisme chargé d'assurer la gestion du fonds

Les modalités de création, de gestion et d'utilisation des fonds de développement territoriaux ainsi que les conditions dans lesquelles est exercé, par l'Etat ou en son nom, le contrôle sur la gestion de ces fonds sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 23 : Projets territoriaux stratégiques

I - La section II du chapitre premier du titre IV du livre premier de la partie législative du code de l'urbanisme devient la section III du chapitre premier du titre IV du livre premier de la partie législative du code de l'urbanisme et les articles L. 141-3 et L. 141-4 deviennent respectivement les articles L. 141-21 et L. 141-22.

II - La Section II est ainsi rédigée :

Section II - Projets territoriaux stratégiques en Ile de France

« Art. – L. 141-3. – L'Etat peut, en concertation avec la région, les départements, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de développement économique et d'habitat et les communes, définir des projets territoriaux stratégiques pour le développement et l'attractivité de la région capitale.

Ces projets peuvent être définis :

- sur le territoire des communes avec lesquelles a été conclu un contrat de développement urbain ;
- sur le territoire situé dans le périmètre géographique d'intervention de l'établissement public de Paris-Saclay créé par l'article 25 de la loi n°XXX du XXXX.

Le périmètre de ces projets peut inclure des communes non signataires d'un contrat de développement urbain sous réserve d'une délibération favorable de leur assemblée délibérante.

Le territoire d'un projet territorial stratégique forme un ensemble continu. »

« Art. L141-4 – Un décret en Conseil d'Etat délimite le périmètre concerné et les orientations générales de développement et d'aménagement, notamment en matière d'urbanisme, de logement, de transports et de déplacements, de développement des communications numériques, de développement économique et culturel, d'espaces publics, de commerce, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, des sites et des

paysages, de cohérence des continuités écologiques, d'amélioration des performances énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

II – Ce décret peut préciser tout ou partie des opérations d'aménagement ou des projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des orientations générales mentionnées au I du présent article, ainsi qu'un échéancier de leur réalisation.

III- Le projet de décret définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement est soumis à l'évaluation environnementale prévue à l'article L.121-10. Cette évaluation est annexée au décret.

IV- Le projet de décret définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement est transmis à la région, aux départements concernés, aux communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents qui disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis. L'absence d'avis émis dans ce délai vaut avis favorable.

V- Le projet de décret définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement et le rapport d'évaluation environnementale sont soumis à enquête publique dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

« Art. L141-5 - Le décret définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'attractivité de la région capitale peut être modifié après avis de la région, du ou des départements concernés, des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents qui disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis. L'absence d'avis émis dans ce délai vaut avis favorable.

Toute modification substantielle des orientations générales de développement et d'aménagement est soumise à l'évaluation environnementale prévue à l'article L.121-10.

La modification est adoptée par décret en Conseil d'Etat après enquête publique. »

« Art. - L. 141-6. – Le décret définissant les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'attractivité de la région capitale emporte approbation, sur le territoire concerné, de nouvelles dispositions du schéma directeur de la région Ile de France, des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteurs, des plans locaux d'urbanisme ou des documents en tenant lieu, ainsi que des cartes communales. »

« Art. - L. 141-7. Dès lors que les projets de modification ont été joints aux demandes d'avis et à l'enquête prévus à l'article L.141-4 :

I - Le décret définissant les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'attractivité de la région capitale peut modifier, sans remettre en cause son économie générale ni les dispositions concernant le cœur du parc, la charte d'un parc national qui couvrirait tout ou partie du territoire de projet.

II - Le décret définissant les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'attractivité de la région

capitale peut modifier, sans remettre en cause son économie générale, la charte d'un parc naturel régional qui couvrirait tout ou partie du territoire de projet.

III - Le décret définissant les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'aménagement de la région capitale peut modifier le périmètre de classement d'un site inscrit ou classé pris en application du chapitre premier du titre IV du livre III du code de l'environnement qui couvrirait tout ou partie du territoire de projet dès lors que celui-ci est définitivement altéré ou dégradé au regard des qualités qui ont motivé son classement sous réserve de l'avis de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages mentionnée à l'article L341-17 du code de l'environnement. »

« Art. L. 141-8. - Le décret définissant les orientations générales de développement et d'aménagement d'un territoire de projet stratégique pour le développement et l'aménagement de la région capitale a les mêmes effets que les directives territoriales d'aménagement définies en application de l'article L. 111-1-1. »

Article 24

Par dérogation aux articles L.121-1 et L.121-8 du code de l'environnement, les opérations d'équipement situées en tout ou en partie à l'intérieur du périmètre défini au I de l'article 6 de la présente loi peuvent bénéficier des procédures définies aux articles 3 à 5 de la présente loi.

Un arrêté du Premier ministre précise les opérations éligibles et désigne le maître d'ouvrage chargé de la préparation et de la conduite du débat public prévu à l'article 3 de la présente loi.

Titre 5 : Dispositions relatives au projet de création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay
--

CHAPITRE IER : DISPOSITIONS RELATIVES A L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE PARIS-SACLAY

Article 25

Il est créé un établissement public national à caractère industriel et commercial, d'innovation technologique et de développement économique, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé : « Etablissement public de Paris-Saclay ».

Article 26

I. L'établissement public de Paris-Saclay a pour objet de conduire toute action de nature à créer, à l'intérieur de son périmètre, un environnement favorable au développement des activités d'enseignement, de recherche et d'innovation, de contribuer à la valorisation industrielle et de procéder aux opérations d'aménagement qui sont nécessaires à la réalisation de ces missions.

II. Dans son périmètre, l'établissement est chargé de :

- a) favoriser, par des investissements structurants appropriés, l'implantation d'organismes et de sociétés relevant des domaines de la formation, de la recherche, de l'industrie et des services ;
- b) réaliser ou faire réaliser tout équipement et aménagement au sens de l'art. L. 300-1 du code de l'urbanisme ou opération concourant aux missions de l'établissement ;
- c) contribuer à des activités d'enseignement supérieur, de recherche, et à leurs développements technologiques et industriels, ainsi qu'à la création d'entreprises par la collecte de financements auprès de tiers ;
- d) proposer aux acteurs économiques et scientifiques des plateformes technologiques de calcul, de test, d'intégration et de démonstration, des structures de formation et d'information, de réception, d'hébergement et de restauration ;
- e) proposer aux établissements publics, organismes d'enseignement supérieur, organismes de recherche et entreprises, des savoir-faire et des prestations en matière de dépôt et d'entretien de brevets, de protection de la propriété intellectuelle et industrielle, de constitution et de financement de sociétés ;
- f) favoriser, en s'appuyant notamment sur les bureaux d'aide à l'insertion professionnelle, la circulation des savoirs, des innovations et des meilleures pratiques, la mobilité professionnelle, la diffusion des offres d'emplois et de stages et l'interaction entre les acteurs scientifiques et les acteurs économiques ;
- g) promouvoir l'image de marque à l'étranger de son territoire, de ses acteurs, de leurs actions communes et de leur potentiel d'enseignement, de recherche et d'innovation.
- h) contribuer à la mise en valeur des espaces naturels, agricoles, paysagers et forestiers ;

i) participer à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan local de transports. dans les conditions définies à l'article 36 de la présente loi.

III. Dans son périmètre, l'établissement peut notamment :

- a) acquérir, si nécessaire par voie d'expropriation, et céder tous immeubles bâtis ou non bâtis, à l'exclusion des forêts domaniales, pour son compte, celui de l'Etat, des communes incluses dans son périmètre et de leurs établissements publics de coopération intercommunale ;
- b) exercer le droit de préemption dans les conditions prévues par les articles L. 212-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- c) créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ses missions, ou au développement économique dans son périmètre, ou ayant un but complémentaire à ses missions ;
- d) réaliser ou faire réaliser toutes études ;
- e) conclure des contrats de partenariat dans les conditions prévues par l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 modifiée ;
- f) être consulté par des collectivités locales ou de leurs groupements compétents pour l'élaboration des politiques locales de l'habitat.

Il peut également, en dehors de son périmètre, 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 concernées, des opérations d'aménagements et d'équipements urbains.

IV. L'Etat par acte unilatéral ou par convention, et les collectivités territoriales, leurs groupements, ainsi que les établissements publics exerçant une mission d'enseignement supérieur ou de recherche, par convention, peuvent confier à l'établissement, des missions de service public ou d'intérêt général compatibles avec son objet. L'établissement public peut exercer ces missions soit directement soit, dans le cadre de conventions passées à cet effet, par l'intermédiaire de ses filiales.

Article 27

- I - L'établissement est administré par un conseil d'administration répartis en quatre collèges :
- le premier collège comprend les représentants de l'Etat ;
 - le deuxième collège comprend les représentants de collectivités territoriales de la Région Ile de France ;
 - le troisième collège comprend des personnalités choisies à raison de leurs compétences dans les domaines universitaire et scientifique ;
 - le quatrième collège comprend des personnalités choisies à raison de leur expérience en tant que chef d'entreprise ou cadre dirigeant d'entreprise.

II - La durée du mandat de membre du conseil d'administration est de cinq ans renouvelable.

Article 28

I. - La direction générale de l'établissement est assurée par le président du conseil d'administration, qui porte le titre de président-directeur-général. Celui-ci est nommé par

décret parmi les membres du conseil d'administration pour la durée de son mandat d'administrateur.

Il est assisté d'un directeur général délégué à qui il peut déléguer toute ou partie de ses compétences.

II. - Le directeur général délégué de l'établissement est nommé par le président directeur général. Les fonctions de directeur général délégué sont incompatibles avec celles de membre du conseil d'administration.

Le directeur général délégué assiste de droit aux séances du conseil d'administration.

Article 29

Les ressources de l'établissement comprennent :

- 1° Les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportées par l'Etat, l'Union Européenne, les collectivités territoriales, les établissements publics ou sociétés nationales, ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères.
- 2° Les redevances pour services rendus ;
- 3° Les dons et legs ;
- 4° Tous autres concours financiers.

Article 30

Un commissaire du Gouvernement est désigné auprès de l'établissement. Il exerce une surveillance sur la gestion financière de l'établissement et l'orientation générale de ses activités et de celles des sociétés sur lesquelles l'établissement exerce un contrôle exclusif ou conjoint au sens de l'article L. 233-16 du code de commerce.

L'établissement et ses éventuelles filiales sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Article 31

L'établissement est soumis aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales en matière de gestion financière et comptable. Il est tenu d'établir ses comptes selon le plan comptable général, et lorsqu'il établit des comptes consolidés en application de l'article 13 de la loi n° 85-11 du 3 janvier 1985 relative aux comptes consolidés de certaines sociétés commerciales et entreprises publiques, dans les conditions prévues aux articles L. 233-16 à L. 233-28 du code de commerce.

Article 32

I – L'Etat peut transférer, en pleine propriété, et à titre gratuit, à l'établissement public de Paris-Saclay, sur la demande de ce dernier, ses biens 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 de ses missions. Ces transferts ne donnent lieu au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

II – Dans le périmètre de l'établissement public de Paris-Saclay, pour la mise en œuvre de l'article L-719-14 du code de l'éducation, il est tenu compte des opérations d'aménagement conduites par l'établissement public Paris-Saclay.

L'établissement public de Paris-Saclay peut transférer aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel ainsi qu'aux autres établissements publics exerçant des missions de recherche ou d'enseignement supérieur dans son périmètre tel que défini à l'article 25 de la présente loi, s'ils en font la demande, la pleine propriété de biens immobiliers nécessaires à l'exercice de leurs missions, dans les conditions définies à l'article L. 719-14 du code de l'éducation.

Article 33

L'établissement public de Paris-Saclay, est ajouté, à compter de sa création, à la liste figurant à l'annexe III de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Article 34

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent chapitre. Il précise notamment les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du conseil d'administration.

CHAPITRE II :

DISPOSITIONS SPECIFIQUES RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE POLE SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE SUR LE PLATEAU DE SACLAY

Article 35

Il est créé une zone de protection naturelle, agricole, paysagère et forestière dans le périmètre de l'établissement public de Paris-Saclay.

Elle est délimitée par décret en Conseil d'Etat, sur proposition de l'organe délibérant de l'établissement public, après avis des conseils municipaux et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés et après avis des commissions départementales d'orientation de l'agriculture des Yvelines et de l'Essonne et des commissions départementales de la nature, des sites et des paysages des Yvelines et de l'Essonne. L'avis de l'Office national des forêts est également recueilli lorsque des forêts mentionnées à l'article L.111-1 du code forestier sont concernées par le projet. La délimitation de la zone de protection est effectuée après enquête publique, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les terrains compris dans la zone de protection ne peuvent être inclus ni dans une zone urbaine ou à urbaniser délimitée par un plan local d'urbanisme, ni dans un secteur constructible délimité par une carte communale.

Au sein de la zone de protection, aucun changement de mode d'occupation du sol entre les usages naturels, agricoles, paysagers ou forestiers ne peut intervenir sans autorisation expresse des ministres chargés du développement durable et de l'agriculture, après avis de la formation

d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

La continuation de la mise en valeur agricole ou forestière sous une autre forme, respectivement agricole ou forestière, ne constitue pas un changement d'occupation tel que mentionné à l'alinéa précédent.

La révision du périmètre de la zone de protection naturelle, agricole, paysagère et forestière est prononcée par décret en Conseil d'État après avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

La délimitation de la zone de protection est annexée au plan local d'urbanisme de chacune des communes concernées, selon les modalités fixées à l'article L.126-1 du code de l'urbanisme.

Au sein de la zone de protection, l'établissement public élabore, en lien avec la ou les communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents, 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.

Le programme d'action, lorsqu'il concerne la gestion forestière, est établi en accord avec les représentants locaux de l'Office national des forêts et du centre régional de la propriété forestière. Les documents d'orientation et de gestion des forêts concernées établis en application du code forestier sont adaptés, si nécessaires, en fonction des orientations retenues et valent aménagement et orientation de gestion au titre du présent article.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 36

Il est créé un syndicat mixte de transport entre l'établissement public de Paris Saclay et les communes ou leurs groupements compétents. La liste des communes concernées est annexée à la présente loi.

Ce syndicat mixte est chargé de définir un plan local de transport destiné à la desserte des zones de recherche, d'enseignement supérieur et d'activité dans son périmètre. Ce plan local de transport précisera en particulier, les relations à desservir en transport collectif, la nature des services concernés, les programmes d'investissements nécessaires, les nouvelles lignes à inscrire au plan de transport du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et le cas échéant les radiations de lignes qui y sont inscrites.

Au sein de ce syndicat mixte, l'établissement public de Paris-Saclay dispose de la majorité des voix. Les autres voix sont réparties entre les communes ou leurs groupements lorsqu'ils existent comme suit :

- Chaque commune de plus de 80 000 habitants dispose de neuf voix ;
- Chaque commune de plus de 20 000 habitants et moins de 80 000 habitants dispose de trois voix ;
- Chaque commune de moins de 20 000 habitants dispose d'une voix ;

- Les établissements publics de coopération intercommunale ayant reçu délégation de la compétence transport portent les voix attribuées à leurs membres en lieu et place de ces derniers.

Les charges au sein du syndicat mixte sont réparties entre ses membres au prorata du nombre de voix. Le plan local de transport défini à l'alinéa 2 du présent article est voté à la majorité qualifiée des deux tiers.

Le syndicat mixte présente ce plan au Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Les deux parties disposent ensuite d'un délai de six mois pour convenir des conditions d'application par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France dudit plan de transport.

A défaut d'un accord entre les parties, le syndicat mixte créé devient autorité organisatrice des transports de second rang, au sens des dispositions du paragraphe II de l'article 1er de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié par la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Cette autorité de second rang fixe, pour ce qui concerne la desserte des zones de recherche, d'enseignement supérieur et d'activité dans son périmètre, les relations à desservir, 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 sans préjudice des dispositions du paragraphe II de l'article 1er de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié par la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Elle informe le STIF, qui en tient compte, d'éventuelles radiations de lignes existantes inscrites au plan de transport.

Les conditions de participation de chacune des parties, autorité de transport de second rang ainsi créée et STIF, au financement des transports publics internes au territoire de l'établissement public de Paris-Saclay qui seront inscrits au plan de transport du STIF et les aménagements tarifaires éventuellement applicables, seront précisés par convention.

Les parties disposent d'un délai de six mois à compter de la création de l'autorité organisatrice des transports de second rang pour élaborer cette convention.

A défaut, le représentant de l'Etat dans la Région Ile-de-France fixe ces conditions.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

Titre 6 : Dispositions diverses

Article 37 : Modification des dates de référence en matière de préemption et d'expropriation

- I. Au premier alinéa de l'article L.13-15 du code de l'expropriation, après « déclaration d'utilité publique », il est ajouté : « ..., ou, dans le cas des projets soumis à débat public en vertu des dispositions de l'article L.121-8 ou de l'article L.121-16 du code de l'environnement, au jour de la mise à disposition du public du dossier de débat public. »
- II. Le a) de l'article L.213-4 du code de l'urbanisme est modifié pour être rédigé comme suit :
- « 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. un an avant la 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. un an avant la publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;
 - 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. »

Article 38

Modification des règles de financement des gares dans le cadre des ZAC, PAE et PUP - encadrement des délais relatifs au transfert d'infrastructures aux collectivités dans le cadre des ZAC - Initiative de l'Etat sur les PAE en zone sous régime d'OIN

I. - Il est ajouté un quatrième alinéa à l'article L.311-4 du code de l'urbanisme, rédigé comme suit : « Toutefois, pour les zones d'aménagement concerté, dont tout ou partie du périmètre est inclus dans le périmètre défini au I. de l'article 6 de la loi XXX du XX/XX/2009, il peut être mis à la charge de l'aménageur de la zone, une fraction du coût de la gare du projet d'infrastructure d'intérêt national défini à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Cette fraction est plafonnée à 4% du coût hors taxes des études et travaux réalisés par les propriétaires fonciers, les aménageurs ou les constructeurs , diminuée de 10% pour chaque tranche de 150 m séparant la zone d'aménagement concertée de la localisation de la gare. La distance séparant la zone d'aménagement concertée de la gare est calculée à partir du point de la zone le plus proche de la gare. »

A l'article L.311-1 du code de l'urbanisme il est ajouté « réputé donné passé un délai de deux mois » après « ...avis des conseils municipaux des communes concernées... ».

II. - Il est ajouté un troisième alinéa à l'article L.332-11-3 du code de l'urbanisme, rédigé comme suit : « Toutefois, pour les conventions de projet urbain partenarial dont tout ou partie du périmètre est inclus dans le périmètre défini au I. de l'article 6 de la loi XXX du XX/XX/2009, il peut être mis à la charge des propriétaires fonciers, des aménageurs ou des constructeurs du projet, une fraction du coût de la gare du projet d'infrastructure d'intérêt national défini à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Cette fraction est plafonnée à 4% du coût hors taxes des études et travaux réalisés par les propriétaires fonciers, les aménageurs ou les constructeurs, diminuée de 10% pour chaque tranche de 150 m séparant le projet urbain partenarial de la localisation de la gare. La distance séparant le projet urbain partenarial de la gare est calculée à partir du point du projet le plus proche de la gare. »

III. - L'article L.332-9 du code de l'urbanisme est modifié comme suit :

- Au premier alinéa, après « ...conseil municipal,... » il est ajouté « ou le représentant de l'Etat, dans le cadre des opérations d'intérêt national mentionnées à l'article L. 121-2, »

- A l'alinéa 3, après « ... conseil municipal,... » il est ajouté « ou le représentant de l'Etat, dans le cadre des opérations d'intérêt national mentionnées à l'article L. 121-2, »

- A l'alinéa 3, après « délibération », il est ajouté « ou de l'arrêté préfectoral »

- Il est ajouté un deuxième alinéa à l'article L.332-9 du code de l'urbanisme, rédigé comme suit : « Toutefois, pour les programmes d'aménagement d'ensemble dont tout ou partie du périmètre est inclus dans le périmètre défini au I. de l'article 6 de la loi XXX du XX/XX/2009, il peut être mis à la charge des constructeurs du programme, une fraction du coût de la gare du projet d'infrastructure d'intérêt national défini à l'article 28-5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Cette fraction est plafonnée à 4% du coût hors taxes des études et travaux réalisés par les constructeurs, diminuée de 10% pour chaque tranche de 150 m séparant le programme d'aménagement d'ensemble de la localisation de la gare. La distance séparant le programme d'aménagement d'ensemble de la gare est calculée à partir du point du projet le plus proche de la gare. »

Article 39

Article habilitant le gouvernement à légiférer par ordonnance pour la mise en œuvre du règlement OSP

[En cours de rédaction]