

## **Projet de loi Grand Paris**

### **Propositions d'amendements formulées par Ile-de-France Environnement en vue de l'examen du projet de loi par le Sénat**

Ile-de-France Environnement (ci après désigné IDFE), est l'union régionale des associations franciliennes d'environnement : au total quelque 350 associations adhérentes directes ou à travers 16 unions territoriales ou thématiques

IDFE a déjà été auditionné le 30 octobre 2009 par Monsieur Albarello, rapporteur de la loi pour le compte de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. IDFE lui a présenté neuf propositions d'amendements au projet de loi. Certaines de ces propositions ont été reprises dans le projet de loi approuvé le 27 novembre 2009 par l'Assemblée nationale. IDFE a enregistré favorablement

- que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris soit établi après consultation du STIF et de l'atelier international du Grand Paris,
- que ce schéma, présentant le tracé prévisionnel et la position possible des gares, ainsi que les interconnexions avec les autres réseaux franciliens de transport public urbain, fasse l'objet d'un débat public,
- que la conduite de ce débat public soit confiée à la Commission nationale du débat public qui a fait maintes fois la preuve de sa compétence et de son indépendance, et qu'en parallèle le dossier soit transmis pour avis à la Région, aux Départements et aux communes et intercommunalités compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement,
- qu'en ce qui concerne le plateau de Saclay, la délimitation de la « zone de protection naturelle, agricole et forestière » soit soumise à l'avis du Conseil régional et des autres collectivités locales concernées et qu'ait été indiquée une référence de 2300 ha de terres agricoles à protéger, même si cette mention, comme nous le proposons plus loin, demande à être précisée.

IDFE propose des amendements sur les points suivants

## **1- Relation entre le projet Grand Paris et le SDRIF approuvé par le Conseil régional le 25/09/2008**

### Exposé des motifs

Le problème d'une mise en conformité du SDRIF avec le projet du Grand Paris est abordé :

- dans l'article 4 qui indique que les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat, et que cette DUP emporte approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme,
- dans l'article 18 sur les projets d'aménagement définis dans le cadre d'un contrat de développement territorial passé entre l'Etat et les communes et établissements publics de coopération intercommunale, il est indiqué que, si ces opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le SDRIF, les SCoT et PLU, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par le Code de l'urbanisme.

IDFE considère que ces dispositions ne sont pas adaptées au SDRIF, document de niveau supérieur qui s'impose aux SCOT et PLU et qui traite par ailleurs de domaines dépassant largement le cadre du projet Grand Paris.

La mise en application du SDRIF, qui a fait l'objet de plusieurs années de réelle concertation dans laquelle IDFE s'est impliquée, ne peut être indéfiniment reportée. Le projet de SDRIF ne peut être mis à jour par des modifications ponctuelles successives définies au fil des ans.

IDFE propose qu'à la fin du second alinéa du point V de l'article 3 soit rajoutée la phrase :  
*« L'intégration dans le projet de SDRIF des éléments du projet Grand Paris est alors engagée par le Conseil régional en coopération avec l'Etat, avant nouvelle approbation du SDRIF révisé par le Conseil régional et transfert au Conseil d'Etat pour mise en application » .*

## **2- Financement et planification des projets de transport public**

### Exposé des motifs

Le texte approuvé par l'Assemblée nationale a précisé à l'alinéa 2 de l'article 2 du projet de loi que *« la réalisation (du) nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant des mesures de création, et de modernisation des réseaux de transport public. Elle est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public en Ile-de-France »*. Cette indication est utile mais pas suffisante.

Dans l'immédiat, le problème essentiel est l'insuffisance du réseau existant dont nombre de lignes ( ligne 13 du métro, RERA et B) sont saturées, et qu'il faut compléter par des prolongements de lignes de métro et des liaisons par tram inter-banlieues. C'est cela qui pénalise d'abord les Franciliens dans leur qualité de vie, mais aussi les entreprises dans leur fonctionnement quotidien.

Le MEDEF d'Ile-de-France nous rejoint d'ailleurs sur ce point. Dans son communiqué de presse du 19/11/2009, il indique : *« le grand projet de rocade métro automatique se situe à un horizon lointain : 2025, mais plus probablement 2030. Il ne peut prendre toute sa valeur que s'il est accompagné d'un plan/programme à court/moyen terme (5 à 10 ans) pour résoudre les problèmes des transports en commun franciliens. Plusieurs urgences doivent être traitées*

*rapidement, comme la modernisation du RER, le prolongement d'Eole (RER E) jusqu'à la Défense, le prolongement de la ligne 14 pour alléger la 13, le prolongement et la création de 7 lignes de tramway ».*

La solution à ces problèmes réside dans le plan de mobilisation élaboré par le Conseil régional et les conseils généraux qui se proposent d'en financer aux 2/3 le coût de 18 milliards d'euros au total. Le 7 décembre 2009, lors de la réunion territoriale du Grand Paris tenue à Nanterre, Monsieur Christian Blanc a indiqué que l'Etat tiendrait sa place pour le financement des mesures de création, d'amélioration et modernisation des réseaux de transport public dans le cadre du contrat de projets Etat-Région. Il nous paraît indispensable que cet engagement de l'Etat soit confirmé par le projet de loi.

IDFE propose que dans l'article 2 du projet de loi soi rajouté un alinéa rédigé comme suit :  
*« L'Etat participera au financement des mesures de création, d'amélioration et de modernisation des réseaux de transport public présentés dans le plan de mobilisation de la Région pour la part non couverte par les collectivités territoriales franciliennes. Le volet transports du contrat de projets passé entre l'Etat et la Région pour la période 2007-2013 fera l'objet d'une mise à jour précisant pour ces mesures la répartition des financements et le calendrier de réalisation ».*

### **3- Prévoir la participation du public au processus d'adoption des contrats de développement territorial**

#### Exposé des motifs

Les contrats de développement territorial (CDT) créés par l'article 18 du projet de loi Grand Paris programment les opérations d'aménagement et d'infrastructure ; ils seront approuvés par l'Etat après délibération du Conseil municipal. Il n'y a aucune place prévue pour la participation du public.

Ils valent ensuite déclaration d'intérêt général au sens de l'article 300-6 du Code de l'urbanisme et les documents d'urbanisme devront être mis en conformité.

On note que dans l'actuel article 300-6 du Code de l'urbanisme, les opérations concernées par cet article doivent être soumises à une enquête publique, ce qui ne sera pas le cas des CDT.

Il y a donc lieu de considérer que la rédaction de l'article CDT est en contradiction avec la Charte de l'environnement dont l'article 7 dispose que « toute personne a le droit, dans des conditions prévues par la loi, de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » ; il faut donc que la loi Grand Paris organise ce droit à la participation, non seulement pour le métro- ce qu'il fait- mais aussi pour les programmes d'aménagement tels que les CDT. L'arrêt C.E « Commune d'Annecy » du 3/10/2008 a confirmé que l'organisation de la participation relève bien de la loi.

De plus, la Directive européenne « Plans, programmes » du 27 juin 2001 prévoit que les plans et programmes d'aménagement des Autorités publiques comportent une évaluation environnementale ainsi que la participation du public ; la transposition de cette directive opérée en 2004 n'inclut évidemment pas les CDT. Il n'en reste pas moins que les CDT sont des plans et programmes au sens de cette directive.

Le Conseil constitutionnel a déjà jugé qu'il lui appartenait de veiller à la transposition correcte des directives européennes en vertu de l'article 88 1.

En conséquence, la constitutionnalité de l'actuelle rédaction de l'article 18 relatif aux CDT paraît litigieuse tant au regard de la Charte de l'environnement que du droit européen.

En outre, la mise en œuvre de ces CDT est logiquement prévue après « l’approbation du schéma d’ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris », mais cette disposition doit être effective sur la totalité de ce réseau.

IDFE propose que :

- soit supprimé dans l’alinéa 18-1 I le membre de phrase :

*« ou, pour ce qui concerne les communes situées dans le périmètre de l’établissement public Paris-Saclay prévu au titre V, pendant une période de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi »*

- et soit ajouté un alinéa 18-II bis rédigé comme suit :

*« L’avant-projet de contrat de développement territorial, accompagné d’une évaluation environnementale en application de l’article L 121-10 du Code de l’Urbanisme, fait l’objet de la concertation prévue à l’article L.123-6 du même code. Le projet arrêté par le Conseil municipal dans les conditions de l’article L.123-9 du code de l’urbanisme est soumis à enquête publique avant approbation, conformément aux dispositions de l’article L.123-10 du même code ».*

#### **4- Protection de 2300 hectares agricoles sur le plateau de Saclay**

Exposé des motifs :

L’agriculture sur le plateau de Saclay est une activité majeure consacrée par les schémas d’aménagement successifs depuis plus de 30 ans. La viabilité de l’activité agricole sur ce territoire a été déterminée par les pouvoirs publics par la fixation d’une surface minimum de 2300 hectares d’un seul tenant.

La présence de la recherche agronomique (INRA, CNRS, Arvalis) et le regroupement programmé des écoles d’agriculture sur ce territoire renforce la double vocation « recherche-agriculture » du plateau de Saclay.

IDFE propose que :

- que le terme « agricole » soit ajouté au Titre V :

*« Dispositions relatives à la création d’un pôle agricole, scientifique et technologique sur le plateau de Saclay »,*

- que l’alinéa 5 de l’article 28 soit modifié comme suit :

*« Cette zone comprend au minimum 2300 hectares agricoles d’un seul tenant sur les seize communes territorialement concernées par le plateau de Saclay (cf liste en annexe C ) ».*

#### **5- Comité consultatif de l’établissement public Paris-Saclay**

Exposé des motifs :

Le succès de toute opération d’aménagement ne peut être assuré que par une participation active des populations concernées. Au minimum, celle-ci nécessite la mise en place d’une structure au fonctionnement similaire à un Comité économique et social, comme celui de la Région.

IDFE propose de modifier l’article 22, alinéa 7 :

*« Il est saisi par le conseil d’administration sur ses projets. Il peut également s’autosaisir sur tout sujet en rapport avec l’objet de l’établissement public Paris-Saclay ».*

## **6- Maîtrise des eaux pluviales**

### Exposé des motifs :

Le plateau de Saclay et les vallées environnantes sont situées dans une zone particulièrement sensible au ruissellement, ainsi qu'elle a été classée d'ailleurs par le SDRIF en vigueur. Cette sensibilité a été mise en évidence, une nouvelle fois, par des inondations catastrophiques en avril 2007. Le réseau de rigoles, établi il y a plus de trois siècles pour collecter les eaux de pluie dans le but d'alimenter les fontaines du château de Versailles, assurant ainsi la maîtrise de ces ruissellements, a été en partie détruit par divers aménagements, dont les infrastructures routières. Un programme de restauration de ces rigoles, prêt depuis 2001, tarde à être mis en œuvre.

IDFE propose de compléter l'alinéa 12 de l'article 21 ainsi :

*« L'établissement public est chargé ...*

*de contribuer à assurer les conditions du maintien de l'activité agricole, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, la restauration du patrimoine hydraulique et sa pérennité. »*

\*\*\*

## **Annexe C**

### **Communes territorialement concernées par les 2300 hectares agricoles**

#### **ESSONNE**

Palaiseau  
Igny  
Vauhallan  
Saclay  
Bièvres  
Orsay  
Gif sur Yvette  
Bures sur Yvette  
Saint Aubin  
Villiers le bâcle

#### **YVELINES**

Châteaufort  
Toussus-le-Noble  
Jouy-en-Josas  
Les-Loges-en-Josas  
Buc  
Guyancourt