

Loi n°2010-597 du 3 juin 2010 dite du Grand Paris
Dispositions correctives

La situation de blocage résultant des observations du Conseil d'Etat sur l'approbation du SDRIF montre que l'esprit de confrontation dans lequel la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris a été élaborée n'a pas permis de l'insérer correctement dans son environnement institutionnel.

La Région propose donc au Gouvernement de rectifier la loi sur trois points :

1) L'approbation du SDRIF par la loi, afin de sortir du blocage juridique

Le Conseil d'Etat n'a pu rendre un avis favorable à l'approbation du Schéma directeur (SDRIF). Le retard subi par la procédure d'approbation a de fait abouti à l'invalidation de la procédure de révision du Schéma directeur. Cela fait peser une insécurité juridique sur de nombreux projets, y compris ceux de l'Etat, incompatibles avec le schéma d'aménagement en vigueur, celui de 1994.

La loi du 3 juin 2010 dite loi Grand Paris constitue « *un changement dans les circonstances de droit et de fait qui nécessite de renouveler les consultations des départements, des chambres consulaires et l'enquête publique* », explique ainsi le Conseil d'Etat. La Région avait alerté le Gouvernement sur les risques d'incompatibilité avec le SDRIF lors de l'examen parlementaire du projet de loi ; un amendement avait été déposé à son initiative, mais sans succès.

Pour remédier au blocage, la loi Grand Paris « corrigée » doit approuver le SDRIF adopté en 2008 et faire du document d'urbanisme qu'est un Schéma directeur le cadre d'action des dispositions gouvernementales.

2) Le respect des compétences des élus locaux en revoyant le dispositif des contrats de développement territorial

La loi Grand Paris crée un nouvel outil d'urbanisme, le contrat de développement territorial (CDT). Approuvés par décret, les CDT s'imposent aux documents d'urbanisme locaux (SCOT et PLU) et emportent révision du SDRIF ; ils vont faire peser sur les collectivités la charge financière d'aménagements qu'elles n'auront pas décidées. En l'absence de CDT, la SGP devient l'aménageur autour des gares.

Conçus selon une vision unilatérale de l'action de l'Etat, ces outils se heurtent dès aujourd'hui à la réalité des projets d'aménagement, qui ne peuvent réussir et être financés qu'en partenariat avec les collectivités territoriales. Les dispositions relatives à ces contrats doivent donc être revues pour en faire de véritables outils partenariaux, respectueux des compétences des collectivités.

3) Le respect des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) afin de lui permettre d'exercer pleinement la maîtrise d'ouvrage des projets de transports

Autorité organisatrice des transports, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) assure la conduite des grands projets d'investissements.

La loi donne à la seule Société du Grand Paris la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage sur le réseau de métro automatique. Là encore, cette vision ne résiste pas à la réalité : la réalisation de ce réseau ne peut réussir que si elle s'insère correctement dans le réseau existant au fur et à mesure de sa réalisation. En outre, la complémentarité entre le projet Arc Express et le projet du Grand Paris doit se traduire par une complémentarité opérationnelle entre les maîtres d'ouvrage.

La loi Grand Paris doit ainsi être corrigée pour permettre au STIF d'assurer pleinement son rôle de maître d'ouvrage des projets de transports en Ile-de-France.