

# CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 25 Septembre 2009

---

Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 1/15

OBJET : Avis du Département sur l'avant-projet de loi "Grand Paris".

- Canton : Tous

**RÉSUMÉ** : Par courrier en date du 28 août 2009 le Premier Ministre, François Fillon, m'a communiqué pour remarques éventuelles le projet de loi sur le Grand Paris.

Ce projet de loi est la première suite concrète au discours du Président de la République du 29 avril 2009. Dans celui-ci, Nicolas Sarkozy annonçait la présentation et l'adoption d'un « nouveau schéma de mobilité métropolitain, articulant les nouveaux modes de transport, réseaux, tracés, gares » et des textes associés à l'automne 2009. Dans le même discours il affirmait aussi « Le Grand Paris, c'est l'Etat qui prend ses responsabilités, c'est l'Etat qui se donne les moyens juridiques d'agir, mais c'est aussi l'Etat qui associe, qui ne décide pas seul, c'est l'Etat qui donne l'impulsion nécessaire mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous ».

Le rapport qui est soumis au vote de notre Assemblée participe donc à ce processus.

### A. Présentation du projet de loi.

Ce dernier est divisé en 6 titres et comporte 34 articles :

- L'ambition du projet du Grand Paris et le réseau d'intérêt national du Grand Paris.
- Les procédures de concertation.
- L'établissement public chargé de la réalisation du réseau de transport d'intérêt national du Grand Paris.
- Le développement territorial et les projets d'aménagement dans le Grand Paris.
- Le pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay.
- Des dispositions diverses.

#### 1. Le réseau d'intérêt national du « Grand Paris »

La liste des projets d'infrastructures constituant ce réseau sera définie par un décret en Conseil d'Etat. Il constituera un projet d'intérêt national (PIG).

Ce réseau aura pour vocation de relier le cœur de l'agglomération, les principaux pôles urbains, scientifiques, économiques, culturels, les aéroports et les gares TGV.

Les caractéristiques de ce réseau seront fixées après consultation du public. La commission nationale du débat public (CNDP) sera ainsi saisie. Les présidents du Conseil régional, des Conseils généraux, des EPCI et les maires pourront demander à intervenir lors des réunions publiques organisées dans ce cadre.

A la suite de la phase de consultation du public, des procédures d'enquêtes publiques seront organisées. Elles porteront sur :

- L'utilité publique de l'opération
- La mise en compatibilité du SDRIF, des SCOT et schémas directeurs, des PLU ...

Les collectivités auront 2 mois pour formuler un avis. Une absence d'avis sera considérée comme un avis favorable.

Les déclarations d'utilité publique (DUP) prononcées par décret en Conseil d'Etat emporteront approbation des nouvelles dispositions du SDRIF, des SCOT, des schémas directeurs, des PLU. Cela signifiera une mise en conformité d'office suite à ces DUP.

Il sera institué un droit de préemption dans :

- Le périmètre du projet au profit de l'établissement public chargé de la réalisation du réseau du Grand Paris.
- Des zones autour des futures gares au profit du dit établissement public et des établissements publics d'aménagement (EPA) existants.

En cas de conflit avec un droit de préemption urbain (DPU) institué par des collectivités territoriales sur les mêmes territoires, ce nouveau droit de préemption primera : ces deux droits de préemption pourront exister sur un même territoire. Il s'agira d'une disposition dérogatoire.

L'établissement public aura aussi qualité d'autorité expropriante avec la possibilité de prise de possession immédiate.

## 2. L'établissement public chargé de la réalisation du réseau de transport d'intérêt national du Grand Paris

Ce projet de loi permet la création d'un établissement public national à caractère industriel et commercial : la Société du Grand Paris (*SGP dans la suite de ce rapport*).

Son objet :

L'établissement public aura en charge :

- La réalisation du réseau du « Grand Paris » : des études à la mise en service, de la maîtrise des sols à l'acquisition des matériels.
- La participation à la définition des objectifs de développement urbain à l'intérieur des périmètres définis autour des nouvelles gares.
- La conduite des opérations d'aménagement (à défaut d'établissement public d'aménagement) dans un rayon non défini par le projet de loi autour des nouvelles gares.

Son actionnariat :

- Le montant initial du capital de l'établissement public n'est pas précisé dans le projet de loi.

- Dans le conseil de surveillance l'Etat aura au moins la moitié des droits de vote. Les collectivités territoriales seront représentées au sein du conseil de surveillance au prorata de leur contribution au financement de la SGP.
- Un « comité » réunira les communes ou établissements de coopération traversés par le réseau du Grand Paris ou faisant l'objet d'une zone d'aménagement différée au titre de cette loi. Ce « comité » aura droit à un siège au conseil de surveillance avec voix consultative.

#### Ses ressources :

A côté des financements « classiques » apport en capital, emprunts, cessions, ventes de charges foncières, participations...les ressources de la Société du Grand Paris seront constituées de taxes « éventuellement créées ou affectées à son profit par la loi ».

#### Maîtrise d'ouvrage :

La SGP ne sera pas soumise à la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique (MOP). Elle pourra, sans mise en concurrence et sous convention, confier à la RATP, la SNCF, RFF des missions sur leurs compétences exclusives comme la réalisation des infrastructures et l'acquisition des matériels.

A la fin de leur réalisation les installations nouvelles seront remises pour l'exploitation à la RATP. Celle-ci sera désignée comme gestionnaire unique du nouveau réseau mais sa rémunération sera assurée par le STIF y compris celle des capitaux engagés. La SGP compensera aussi les charges de service public dues à la RATP.

Les matériels acquis par la SGP seront remis au STIF pour transfert aux exploitants : la RATP principalement et la SNCF pour les tronçons de RER exploités actuellement par cette dernière qui seront intégrés dans le réseau du « Grand Paris ».

Enfin, la SGP sera rémunérée pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes suivant des modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat.

### 3. Développement territorial et projets d'aménagement dans le Grand Paris

Cet avant-projet de loi prévoit la création de nouveaux outils :

- Les contrats de développement urbain
- Les projets territoriaux stratégiques

#### Les contrats de développement urbain (CDU) :

Ils associeront l'Etat, les EPCI et les communes dans le périmètre du réseau du Grand Paris. Ils porteront sur le logement, les activités, les équipements publics. La Société du Grand Paris participera à leur préparation et en assurera la cohérence. Pour leur mise en œuvre, les collectivités territoriales pourront déroger à la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique (loi MOP).

#### Les projets territoriaux stratégiques

En association avec la Région, les Départements, les EPCI et les communes, l'Etat pourra définir des projets territoriaux pour le développement de la région capitale.

Leur périmètre, les orientations en matière d'aménagement feront l'objet d'un décret en Conseil d'Etat. Le projet de décret sera soumis aux collectivités concernées : la Région, les Départements, les EPCI et les communes. Il sera soumis à enquête publique mais sans la consultation préalable du public.

Le contenu de ce décret emportera approbation, sur le territoire concerné, sur le SDRIF, les SCOT, les PLU. Il pourra modifier sans remettre en cause son économie générale la charte d'un parc national ou naturel régional. Il en sera de même pour le périmètre d'un site inscrit ou classé, à une condition que ce dernier soit considéré comme définitivement altéré ou dégradé et sous réserve de l'avis de la commission supérieure des sites.

Les procédures d'exception en matière de consultation du public définies par ce projet de loi seront étendues aux opérations d'équipement situées dans le périmètre du réseau du Grand Paris.

#### 4. La création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay

Le projet de loi crée un établissement industriel et commercial spécifique nommé « Établissement public de Paris-Saclay » (EPPS). Son rôle consistera à créer les conditions d'implantation d'activités d'enseignement, de recherche et d'innovation, à contribuer à la valorisation industrielle du plateau. Il disposera également de la compétence d'aménagement pour mener sa mission.

Il sera administré par un conseil d'administration composé de quatre collègues (État, collectivités territoriales, personnalités issues des domaines universitaire et de la recherche, personnalités issues du monde de l'entreprise).

Il sera créé un Syndicat mixte de transports entre l'EPPS (majoritaire) et les communes pour l'élaboration d'un plan de transport qui s'imposera au plan transport du Syndicat des transports d'Île-de-France.

#### B. Remarques sur ce projet de loi au regard des attentes du Conseil général de la Seine-et-Marne

Il convient d'abord d'observer que ce projet de loi ne constitue nullement un projet global d'aménagement mais concerne uniquement le projet de nouvelles infrastructures ferrées. Des champs entiers de questionnements, comme la solidarité financière entre collectivités franciliennes, ne sont pas traités.

Quelles en sont les conséquences possibles pour la Seine-et-Marne ?

1. Sur l'infrastructure par elle-même : le projet de texte n'apporte aucune garantie sur les caractéristiques principales de ce réseau :
  - La définition du tracé.
  - Le mode, un métro automatique aérien ou souterrain.
  - Les inter-distances entre les gares.

Comme seul document « officiel », nous ne disposons que de la carte (jointe) incluse dans le dossier de presse publié à l'occasion de la présentation du projet du Grand Paris par le Président de la République, Nicolas Sarkozy, le 29 avril 2009. Sur cette carte apparaît un projet de tracé de réseau de métro automatique desservant les gares « Descartes-Noisy » et Roissy-CDG TGV.

Le Département est en attente d'un engagement ferme de l'Etat pour que son territoire soit effectivement relié avec l'ensemble du nouveau réseau de métro automatique grâce à des interconnexions avec :

- le RER A au droit de la Cité Descartes.
- EOLE en gare de Chelles.
- Les autres branches du RER en des gares situées dans le Val-de-Marne.

Le secrétaire d'Etat a aussi évoqué la création d'une « ligne de navettes rapides traversant la Seine-et-Marne » à une échéance d'une vingtaine d'années. Ce projet de ligne est-il inclus dans ce réseau d'intérêt national du Grand Paris ?

2. Sur la méthode, je vous propose d'émettre les plus extrêmes réserves sur les modalités envisagées pour la réalisation du réseau du Grand Paris et celle des opérations d'aménagement qui bien entendu doivent l'accompagner.

2.1 Des modalités de débat public critiquables du point de vue de l'exigence démocratique.

Le projet de loi s'attache à réduire les délais de débat public, dans la volonté d'accélérer la mise en œuvre des projets. Le gain de temps proposé (de l'ordre d'un mois) n'est pas significatif au regard des risques associés à une concertation bâclée ou inexistante. Cette approche est le plus sûr moyen de favoriser les oppositions, de retarder et bloquer les projets.

La Commission nationale du débat public (CNDP), instance neutre, semble être entièrement dessaisie de ses missions, son rôle étant limité à la désignation d'un observateur du débat public.

Le Préfet de Région définit les modalités et le calendrier du débat public et en publie le bilan, l'observateur de la CNDP n'ayant plus que la « possibilité » d'établir son propre bilan.

La seule association des collectivités territoriales au débat public se fait par les présidents des exécutifs, qui « peuvent demander à intervenir » lors des réunions publiques, donc comme tout citoyen. Cette disposition est symptomatique du dessaisissement des collectivités territoriales.

Les enquêtes publiques porteront dans le même temps sur la « mise en compatibilité » du SDRIF et des autres documents d'urbanisme (SCOT et PLU). Les procédures de préemption et d'expropriation seront conduites en « extrême urgence ». Des décrets en Conseil d'Etat scanderont l'avancement du projet à tous ses stades. Ces dispositions ne sont pas un signe d'une volonté d'engager une véritable concertation à la hauteur des enjeux et du respect des compétences des communes, de leurs regroupements et de la Région.

Enfin, le projet de loi tend à introduire une certaine immunité juridictionnelle dans la mise en œuvre du débat public. Si elle ne paraît pas contraire au droit, elle peut paraître choquante sur le plan des principes.

Le débat public est de nos jours une exigence forte en matière de démocratie en particulier pour des projets qui touchent à l'aménagement du territoire, à l'environnement, à la vie quotidienne comme les Grenelles I et II l'ont souligné avec force.

Les modalités définies par le projet de loi sont donc à ce titre inacceptables.

2.2 Une remise en cause de la décentralisation.

En effet dans le périmètre du réseau du Grand Paris, l'Etat se substitue dans leurs compétences à la fois à la Région et au STIF. A la Région avec un SDRIF vidé de sa substance à travers la mise en conformité d'office, les contrats de développement urbain et les projets territoriaux stratégiques. Au STIF écarté au bénéfice de la Société du Grand Paris dans laquelle l'Etat aura la majorité des droits de vote.

De plus l'Etat réduit fortement la place des collectivités territoriales avec un texte qui déroge aux règles de droit commun contenues dans les Codes de l'urbanisme, de l'environnement et de l'expropriation. Il reprend en main les pouvoirs des collectivités dans le domaine de la maîtrise des sols avec un droit de préemption urbain « mis sous tutelle » et de l'aménagement autour des futures gares.

Dans le même temps il limite leurs pouvoirs au sein de la Société du Grand Paris, l'Etat détenant la majorité des sièges du Conseil de surveillance.

Avec des opérations d'aménagement développées au coup par coup autour des gares sans soucis de cohérence et sans association réelle des collectivités, l'ensemble de ce dispositif dérogoire porte en lui-même des risques de remise en cause des grands équilibres territoriaux dans les domaines de l'emploi, de la construction, des grands équipements ou de l'environnement.

2.3 Le projet de loi remet en cause une partie du plan de mobilisation pour des opérations qui pourraient être inscrites dans le réseau Grand Paris :

- il prévoit la clôture d'office des procédures de participation du public qui seraient engagées.
- il priorise la réalisation de ce réseau en affectant des ressources nouvelles dont le STIF aurait pu bénéficier.

Dans le même temps, et malgré l'engagement du Président de la République, aucune garantie de l'Etat n'a été donnée sur sa participation au financement du plan de mobilisation.

Les raisons qui dictent ces dérogations au droit commun sont largement infondées.

L'urgence à éliminer des dysfonctionnements du réseau francilien ? Le réseau « Grand Paris » n'y répond que pour partie au contraire du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France adopté par le Conseil régional et le Conseil général de Seine-et-Marne en juin dernier. Certaines de ses caractéristiques (au maximum 30 gares pour 130 kms de lignes nouvelles) ne répondent pas non plus aux besoins des Franciliens : sa vocation première étant de relier entre eux et à vitesse élevée des grands pôles métropolitains alors qu'il conviendrait de mieux irriguer les petite et grande couronnes.

Ce projet de réseau apparaît ainsi au service d'une vision du développement de la région capitale (« ville monde ») basée sur quelques grands pôles.

L'efficacité ? Pourquoi dans le respect de la décentralisation, de la démocratie locale ne pas confier les mêmes prérogatives à la Région, au STIF et aux collectivités territoriales concernées ? Ces questions d'urgence et d'efficacité se posent pour tous les grands projets d'infrastructures de transports en commun. Leur règlement rapide exclue l'ajout d'une strate administrative supplémentaire dans la gestion du réseau de transport francilien. Ce projet de loi constitue ainsi une source d'incohérence et de complexité.

Moins de dépenses publiques ? Cette volonté de maîtrise de l'Etat sur l'aménagement associée au réseau du Grand Paris serait liée pour partie à l'objectif de financer la réalisation de cette infrastructure à hauteur de 30% par des plus values foncières et immobilières. Cet objectif apparaît comme trop ambitieux. Monsieur Gille Carrez, rapporteur général du budget, en charge d'une mission sur le financement du réseau du Grand Paris, annonce en effet un taux maximum de 10% et non de 30%.

En organisant ainsi la spéculation foncière comme mode de financement du réseau ce projet de loi présente des risques graves de sur densification, de bétonnage... à reprendre au bout de vingt ans à des coûts élevés comme les opérations ANRU. D'autre part, seuls certains types de programmes (bureaux, accession à la propriété) permettront l'équilibre des opérations d'aménagement ou de dégager des bénéfices avec pour conséquence l'abandon de toute mixité fonctionnelle et sociale.

Au vu de l'ensemble de ces remarques, je vous propose d'émettre un avis défavorable sur ce projet de loi dans l'attente de la prise en compte de quatre exigences formulées par le syndicat mixte Paris Métropole auxquelles je vous propose de nous associer :

- le co-pilotage nécessaire des projets avec les élus représentants de l'ensemble du territoire de la zone dense et de la grande couronne. S'agissant des opérations d'aménagement, une codécision est également l'instrument de la réussite ;
- la participation réelle des citoyens. Elle ne peut être la variable d'ajustement pour tenter de gagner quelques semaines dans la réalisation d'un projet à vingt ans. A

défaut, ce projet reproduirait les travers de l'aménagement bureaucratique décidé loin du citoyen, dont nous payons encore les conséquences néfastes, notamment en matière de solidarité ;

- la priorité garantie au transport favorisant l'essor des territoires franciliens délaissés et pas simplement les maintenir comme simple lieu de passage. Pour cette raison, l'Etat doit s'engager à ce que la construction du métro automatique en rocade relie non seulement les grands pôles économiques, les plateformes aéroportuaires et les gares TGV mais aussi les zones d'habitat cloisonnées entre elles ;
- la réalisation sans délai des projets prêts à être engagés dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France adopté par le Conseil régional et le Conseil général de Seine-et-Marne en juin dernier. Une participation des collectivités franciliennes de 12 milliards d'euros a été annoncée. Elle doit être complétée par des moyens de l'Etat qui doit confirmer le principe de son engagement financier et d'en chiffrer le montant. Les besoins sont connus, les outils existent : le STIF et l'établissement public foncier régional (EPFR).

C'est pourquoi je vous remercie de bien vouloir adopter le projet de délibération tel que joint au présent rapport.

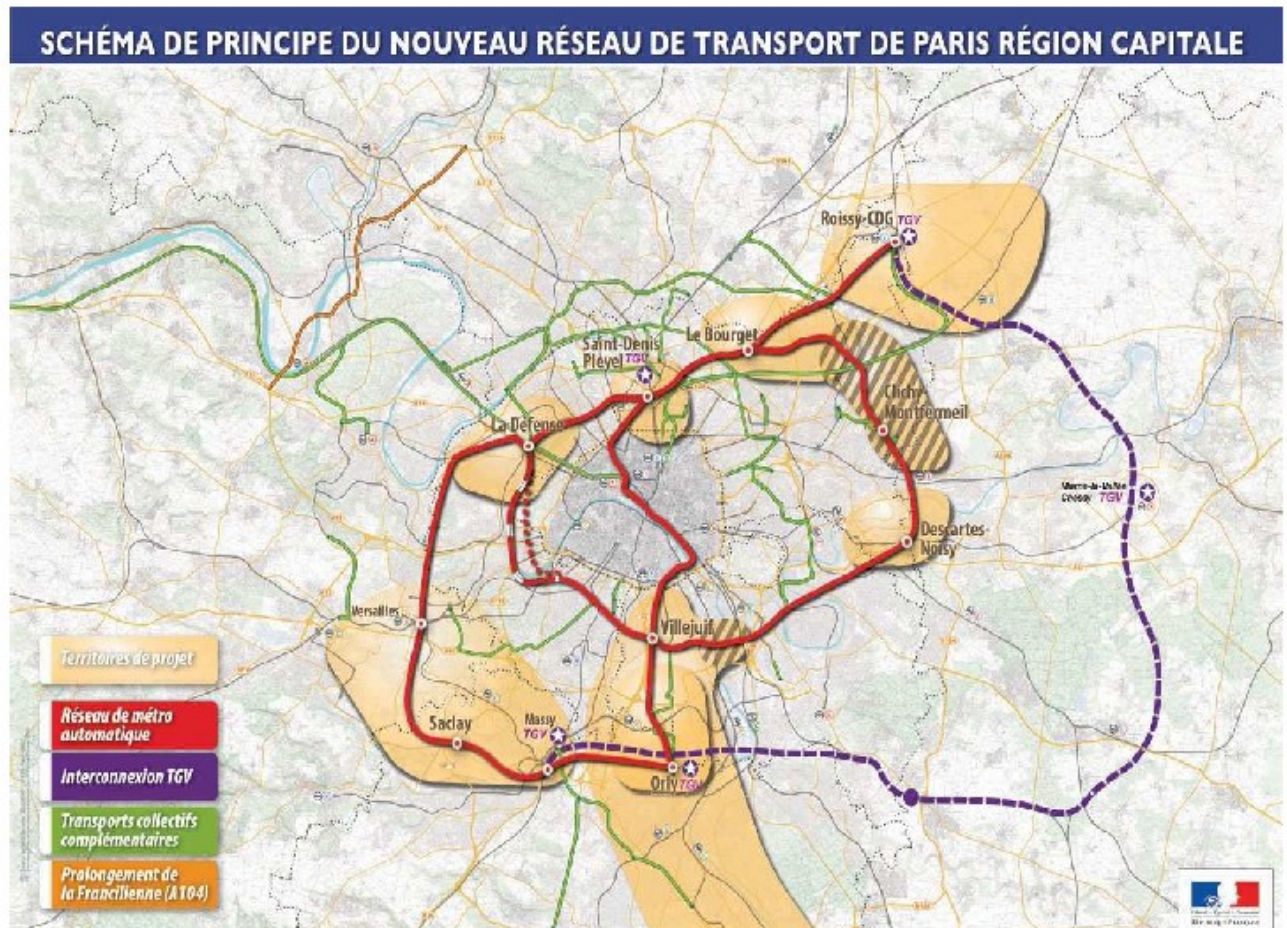
Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ





Annexe n° : 1  
Carte du nouveau réseau de transport de Paris région capitale





Dossier n° 1/15 des rapports soumis à la commission  
n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

Rapporteur : M. AÏELLO  
Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

---

Séance du 25 Septembre 2009

OBJET : Avis du Département sur l'avant-projet de loi "Grand Paris".

### **LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,**

Vu le courrier du Premier Ministre en date du 28 août 2009 et le projet de loi annexé relatif au « Grand Paris » ;

Considérant le défaut de concertation des collectivités territoriales, du public et des acteurs locaux dans l'élaboration du projet de loi relatif au Grand Paris et le réseau de transport du Grand Paris ;

Considérant que le projet de loi prévoit que des décrets en Conseil d'État définissent les caractéristiques des projets d'infrastructures de transport, en particulier leur tracé, l'emplacement des futures gares, leur emprise, le niveau de service et les modalités d'exploitation, dessaisissant totalement le STIF de ses prérogatives ;

Considérant que la procédure dérogatoire de concertation prévue pour le réseau de transport du Grand Paris aboutira à une remise en cause des compétences de la Commission nationale du débat public et conduira à une concertation tronquée et de mauvaise qualité ;

Considérant la composition majoritairement étatique de la Société du Grand Paris et l'absence de garanties quant à la participation des collectivités locales dans cet établissement public du fait du niveau des dotations à apporter ;

Considérant que la création d'une Société du Grand Paris chargée de réaliser le réseau de transport du Grand Paris complexifie singulièrement le paysage institutionnel des transports franciliens et risque de se révéler source d'inefficacité, de surcoûts et de blocage ;

Considérant que la Société du Grand Paris sera compétente pour définir les objectifs de développement économique et urbain à proximité des futures stations et conduire les opérations d'aménagement et de construction qu'elle aura définies et disposera pour cela de la maîtrise foncière (droit de préemption et expropriation) dans des zones d'aménagement différé qui s'imposeront aux collectivités locales par voie de décret ;

Considérant que la non prise en compte des documents de planification élaborés par les collectivités locales (SDRIF, SCOT, PLU) et leur soumission à la procédure de décrets constitue un déni de démocratie locale et une remise en cause des compétences des collectivités territoriales sur leur territoire et du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales ;

Considérant le dessaisissement des collectivités locales et des établissements publics d'aménagement existants dans la définition stratégique et opérationnelle de l'aménagement du territoire et de la mise en œuvre des projets urbains ;

Considérant que l'État aura la possibilité de définir par voie de décret des projets stratégiques territoriaux définissant le périmètre et les orientations générales de développement et d'aménagement qui s'imposeront aux collectivités et EPCI ;

Considérant les risques évidents d'incohérence, de déséquilibre et surtout d'absence de solidarité territoriale dans les développements urbains et économiques du territoire qu'induiront ces évolutions ;

Considérant l'absence de garantie sur les moyens financiers que l'État est prêt à mobiliser pour la mise en œuvre du projet de réseau du Grand Paris ;

Considérant qu'en l'état actuel, le projet de loi « Grand Paris » ne porte en réalité que sur deux aspects : d'une part les modalités de réalisation du réseau de transport public, dénommé réseau du Grand Paris, et d'autre part sur la création de l'établissement public Paris Saclay et qu'un projet de territoire ambitieux ne saurait être si restrictif au regard des besoins de ses habitants, notamment en terme de logements, d'emploi, de développement économique, de cadre de vie et d'environnement ;

Considérant que la logique des pôles de développement présente le risque majeur d'accentuer les déséquilibres en négligeant de larges pans de l'espace métropolitain ;

Considérant la déclaration du conseil d'administration de l'Association des maires d'Ile-de-France (AMIF) par laquelle l'AMIF demande la non remise en cause des projets de transport déjà engagés ainsi qu'une réouverture du débat sur le projet de loi pour laisser plus de temps à la concertation avec les villes, les Départements, la Région, Paris Métropole, les associations d'élus et les citoyens afin de parvenir à un projet partagé par tous ;

Considérant que l'amendement du Gouvernement sur la loi sur la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, dite loi ARAF, adopté par l'Assemblée Nationale le 22 septembre 2009, porte une nouvelle atteinte à la décentralisation et spolie les franciliens en permettant, d'autorité, de transférer le patrimoine du STIF à la RATP, lui retirant ainsi toute possibilité de recours à l'emprunt pour mettre en œuvre ses projets d'amélioration des transports en commun en Ile-de-France, au profit d'une société, dont l'objectif affiché, est de développer ses intérêts à l'étranger ;

Vu le rapport du Président du Conseil général ;

Vu l'avis de la Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement ;

## **DECIDE**

Article 1 : d'exprimer un avis défavorable sur le projet de loi relatif au « Grand Paris » tel qu'il a été transmis par le Premier Ministre le 28 Août 2009.

Article 2 : d'émettre comme conditions à l'acceptabilité de tout projet de loi la prise en compte des principes fixés par le bureau de Paris Métropole dans sa déclaration du 8 septembre 2009 :

- le co-pilotage nécessaire avec les élus représentant de l'ensemble du territoire de la zone dense et de la grande couronne ;
- la participation des citoyens, condition de la réussite des projets ;
- la priorité aux transports favorisant l'essor des territoires délaissés et non uniquement les grandes plateformes aéroportuaires et zones de développement économique ;
- la réalisation sans délai des projets prêts à être engagés dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France adopté par le Conseil régional et le Conseil général de Seine-et-Marne en juin dernier.

Article 3 : de donner un accord de principe pour que le syndicat mixte Paris Métropole soit reconnu comme l'instance principale de représentation politique de l'agglomération parisienne, constituant le cœur de l'Agora appelée de ses vœux par le Président de la République dans son discours du 29 avril 2009.

Article 4 : de formuler les propositions suivantes :

1. Conforter le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les procédures contractuelles.

Les prérogatives du STIF ne doivent pas être rognées, mais au contraire étendues à l'ensemble des modes de déplacement structurants afin de mieux coordonner l'articulation des différents réseaux, qui fonctionnent en système. L'idée d'aller vers un SDIF, syndicat des déplacements d'Île-de-France, intégrant réseau routier, circulations douces, logistique et transport de marchandises, transport fluvial et ferroviaire, pourrait en être l'articulation concrète.

2. Renforcer les outils existants en poursuivant le processus de décentralisation, le seul à même de garantir les conditions d'un aménagement urbain harmonieux et inclusif.
3. Résoudre la question des moyens par un effort financier accru de l'Etat, le transfert du Fonds d'Aménagement pour l'Île de France (FARIF) aux collectivités territoriales, la révision des taux du versement transport, la contribution des constructeurs basée sur la valorisation foncière et immobilière associée à la réalisation du réseau du Grand Paris.

Article 5 : de demander au Premier Ministre de soumettre le projet de loi pour le Grand Paris pour avis conforme aux assemblées élues dont le territoire est concerné et d'organiser un grand débat public associant largement la population, les acteurs socio-économiques, les associations, les partenaires institutionnels et les élus locaux.

Article 6 : de demander le retrait de l'amendement à la loi sur la création de l'Autorité de Régulation des activités ferroviaires dite loi ARAF autorisant le transfert du patrimoine du STIF à la RATP et de procéder à un nouvel examen de ce dossier en concertation avec les élus locaux.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

