

Décision n° 2012 - 277 QPC

Article 20 II (*ex article 17 II*) de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Historique

Source : services du Conseil constitutionnel © 2012

Sommaire

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris - Art. 20 II.....	3
A. Première lecture	3
1. Assemblée nationale.....	3
a. Projet de loi n° 1961, déposé le 7 octobre 2009.....	3
1 - Exposé des motifs.....	3
2 - Projet de loi	4
- Article 7	4
- Article 16.....	4
- Article 17	5
b. Etude d'impact établie en application de l'article 8 de la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 relative à l'application des articles 34-1, 39 et 44 de la Constitution, Octobre 2009	5
c. Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République - mercredi 4 novembre 2009 - compte rendu n° 13	9
- Examen pour avis du projet de loi relatif au Grand Paris (articles 2, 3, 7, 8, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 27) (n° 1961).....	9
d. Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale, sur le projet de loi sur le Grand Paris - mercredi 28 octobre 2009 - compte rendu n° 8	9
e. Compte-rendu des débats de la commission du développement durable - jeudi 12 novembre 2009 - Compte rendu n° 18	10
- Article 17	10
f. Rapport n° 2068 de M. Albarello, au nom de la commission du développement durable, déposé le 12 novembre 2009.....	11
- Article 17	11
g. Amendements rejetés	17
h. Amendements adoptés	19
i. Compte rendu des débats - 2 ^{ème} séance du 24 novembre 2009	20
j. Compte rendu des débats - 3 ^{ème} séance du 26 novembre 2009	21

2.	Sénat	25
a.	Projet de loi n°123 transmis au Sénat le 2 décembre 2009	25
b.	Amendements déposés en vue de l'élaboration du texte de la commission	25
c.	Compte rendu des réunions de la commission spéciale - jeudi 25 mars 2010.....	28
d.	Rapport n° 366 de M. Fourcade, au nom de la commission spéciale, déposé le 25 mars 2010 29	
e.	Amendements déposés sur le texte de la commission	35
f.	Compte rendu des débats - séance du 9 avril 2010	37
g.	Texte n°87 modifié par le Sénat le 26 avril 2010.....	42
B.	Commission mixte paritaire	43
a.	Projet de loi n° 2454, modifié par le Sénat, déposé le 27 avril 2010.....	43
b.	Rapport n° 2547 AN et n° 491 Sénat de M. Albarello et M. Fourcade, déposé le 20 mai 2010 43	
1.	Assemblée nationale	46
a.	Compte-rendu des débats AN - 1 ^{ère} séance du 26 mai 2010	46
b.	Texte adopté par l'AN le 26 mai 2010 n° 468	47
2.	Sénat	48
C.	Texte adopté n° 111 par le Sénat le 27 mai 2010	48
	- Article 7	48
	- Article 19	49
	- Article 20	49

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris - Art. 20 II

A. Première lecture

1. Assemblée nationale

a. Projet de loi n° 1961, déposé le 7 octobre 2009

1 - Exposé des motifs

L'article 7 prévoit la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé « Société du Grand Paris ». Il définit en particulier ses compétences relatives, d'une part, à la maîtrise d'ouvrage du réseau d'infrastructures du Grand Paris et, d'autre part, à la conduite d'opérations d'aménagement ou de construction sur les zones au sein desquelles il dispose d'un droit de préemption.

(...)

Le I de l'article 17 précise que la RATP gère, après réception des ouvrages, les nouvelles lignes et réseaux du Grand Paris, sous réserve de celles confiées en gestion à un partenaire relevant d'un PPP ou de celles qui relèvent du réseau ferré national (RFN) et qui restent gérées par RFF dans le cadre de droit commun 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, lequel en est alors propriétaire. La question des matériels roulants sur ces sections est implicitement réglée par la référence au RFN, avec le monopole de la SNCF (article 18 de la loi d'orientation des transports intérieurs).

Le troisième alinéa de l'article traite la question du matériel roulant sur les infrastructures ferroviaires urbaines. Il prévoit que le STIF reçoit la responsabilité des matériels roulants qu'il « met à la disposition » des exploitants, ce qui peut signifier, soit qu'il en assure lui-même l'entretien et l'exploitation contre rémunération par l'exploitant, soit plus probablement qu'il confie ses missions directement à l'exploitant désigné dans le cadre d'une mise en concurrence (règlement OSP).

Le quatrième alinéa traite du devenir des contrats passés par l'établissement public du Grand Paris dans le cadre des contrats de réalisation des infrastructures. Dans la mesure où ces contrats comprennent des stipulations relatives à l'entretien ou au renouvellement des ouvrages et des installations qui en font l'objet, la RATP, RFF ou, le cas échéant, l'exploitant (soit directement, soit *via* le STIF) sont subrogés aux droits et obligations de l'établissement public du Grand Paris vis-à-vis, notamment, des fournisseurs.

Le III désigne la RATP comme gestionnaire technique des lignes et réseaux ferroviaires en Île-de-France (ouvrages et installations), le cas de l'entretien et de la maintenance des matériels roulants relevant de l'exploitation), sans préjudice des compétences reconnues à RFF sur le Réseau ferré national. Cette mission s'applique indifféremment au réseau existant ou aux futures infrastructures ferroviaires du Grand Paris dès lors qu'elles ne seront pas incorporées au réseau ferré national (cas de Éole).

Dans ce cadre, la loi précise que la gestion des trafics et des circulations sur les infrastructures dont elle assure la gestion technique est de la compétence de la RATP : même un métro automatique comportera un minimum d'actes de gestion du trafic et des circulations. Enfin, en cas d'utilisation de la même infrastructure par plusieurs exploitants (cas de la ligne 14 au nord sur des sections Pleyel - La Défense ou Roissy - Pleyel - La Défense), la RATP sera le « régulateur » de la circulation. En tout état de cause, il apparaît donc indispensable, pour des raisons de cohérence de l'exploitation, d'interopérabilité des réseaux mais également de sécurité d'instituer la RATP comme gestionnaire technique du principal réseau ferroviaire en Île-de-France.

Le III prévoit également que l'accès à l'infrastructure ainsi géré est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires, sans préciser si la responsabilité de cette garantie incombe à la RATP ou, de préférence, au STIF, voire, demain, à la future Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).

Enfin, la RATP « est encouragée », par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des ouvrages et installations.

2 - Projet de loi

TITRE II : ETABLISSEMENT PUBLIC : « SOCIETE DU GRAND PARIS »

- Article 7

I. - Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

II. - L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes ainsi que la fourniture des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures, et le cas échéant leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi.

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose d'un droit de préemption. Il assiste le représentant de l'État dans la région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18 de la présente loi. Par ailleurs, il peut être associé, en tant que de besoin, à la préparation de ces contrats.

Il peut se voir confier, par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à son objet.

III. - L'établissement public « 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 du réseau de transport public du Grand Paris.

Lorsqu'il conduit des opérations d'aménagement ou de construction dans un périmètre où il dispose du droit de préemption, l'établissement public exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement. Dans ce périmètre, il peut également directement acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, des biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, afin de les vendre ou de les louer.

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

L'établissement public peut exercer les missions qui lui sont confiées par l'État ou les collectivités territoriales soit directement soit dans le cadre de conventions passées à cet effet, par l'intermédiaire de ses filiales.

- Article 16

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, la mise à disposition des matériels visés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par les dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'État précise en tant que de besoin 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.

TITRE III : REALISATION ET GESTION DU RESEAU DU GRAND PARIS

- Article 17

I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, **confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique** dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

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 n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 7 sont remis en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

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

II. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment **les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations** prévus aux premier à quatrième alinéas du I du présent article.

b. Etude d'impact établie en application de l'article 8 de la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 relative à l'application des articles 34-1, 39 et 44 de la Constitution, Octobre 2009

TITRE II : ETABLISSEMENT PUBLIC « SOCIETE DU GRAND PARIS »

Situation de référence et difficultés à résoudre

Dans l'organisation actuelle des transports en Ile-de-France, **c'est le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), établissement public administratif local présidé par la Région Ile-de-France où ne siège pas l'Etat** qui est compétent pour assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructure destinés au transport public de voyageurs et pour en désigner les exploitants. Or, l'importance financière, fonctionnelle et politique du futur schéma de transport pour la Région capitale, les enjeux nationaux auxquels il cherche à répondre, l'ampleur des investissements et des financements à mobiliser pour sa réalisation et surtout, l'impérieuse nécessité d'articuler et de concevoir ensemble le réseau de transport d'intérêt national et les projets de développement des territoires de la région capitale, imposent, d'une part, que l'Etat prenne part à la conception et la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et, d'autre part, qu'une structure spécifique, associant Etat et collectivités territoriales, prenne en charge la conception et la réalisation de ce réseau.

Ainsi, le titre II du projet de loi a pour objectif essentiel d'instituer une structure de maîtrise d'ouvrage des projets du « Grand Paris » capable de constituer un outil puissant au service de la réalisation de ces projets et l'instance privilégiée de la concertation entre les collectivités intéressées par ces mêmes projets et l'Etat. En dotant cette structure publique de prérogatives étendues et d'une panoplie d'instruments juridiques pour exercer ses missions, il s'agit de lui permettre de concilier les trois impératifs de délais, d'efficacité dans le pilotage **d'un programme d'une exceptionnelle complexité et de concertation avec les autres parties prenantes au projet et, en particulier, les collectivités territoriales franciliennes mais aussi le STIF.**

LA MISE EN OEUVRE DU FUTUR SCHÉMA S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE INSTITUTIONNEL QU'IL EST IMPOSSIBLE D'IGNORER

• La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a transféré, à compter du 1^{er} juillet 2005, la compétence de l'organisation des transports collectifs en Ile-de-France

aux collectivités locales via le STIF. En vertu du II de l'article 1er de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageur en Ile-de-France, le STIF peut assurer la réalisation d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France (RFF). Le II de l'article 15 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France précise que le STIF, s'il n'exerce pas lui-même la maîtrise d'ouvrage dans les conditions prévues par l'ordonnance, peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, d'extension ou d'aménagement de lignes existantes¹⁶;

• **L'Etat n'a plus aujourd'hui compétence pour décider des conditions et modalités de réalisation et d'exploitation des projets d'infrastructure franciliens.** Il appartient en effet au STIF, dans la limite des compétences reconnues à RFF sur le réseau ferré national, d'assurer en propre la maîtrise d'ouvrage ou de désigner le maître d'ouvrage des projets d'infrastructures qu'il décide et d'en définir les modalités d'exploitation ;

• Depuis la décentralisation du STIF, l'État n'agit que de manière indirecte en qualité de co-financier, de certains des investissements dans le cadre des contrats de projets Etat-Région. **Or, compte tenu des enjeux du réseau de transport du « Grand Paris », l'Etat ne peut se désintéresser, ni de la définition (études de tracé, phasage, montage juridique, montage financier, allotissement), ni de la conduite (débat public et concertation, calendrier, rythme de réalisation, procédure de consultation, gestion des impacts, gestion des risques, communication, etc.) du schéma : il doit pouvoir en maîtriser la réalisation, tout en associant les collectivités territoriales.**

• En revanche, s'agissant des autres projets de transport, d'intérêt régional ou local, ils restent de la compétence du STIF et les modalités qui ont cours aujourd'hui, que ce soit en terme de gouvernance, de pilotage, de maîtrise d'ouvrage ou de financement, ne sont pas impactés par la présente loi.

(...)

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS » : POURQUOI, QUELLES COMPÉTENCES, QUELLE FORME JURIDIQUE ?

AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT ET MAÎTRISE D'OUVRAGE DES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIFS EN ILE DE FRANCE

L'ordonnance de 1959 établit le STIF comme unique autorité organisatrice des transports collectifs en région Ile-de-France. A ce titre, c'est lui qui détient, notamment, la responsabilité de fixer les relations à desservir, de veiller à la cohérence des programmes d'investissement et d'assurer la réalisation des infrastructures et équipements destinés au transport de voyageurs¹⁷. Par ailleurs, c'est lui qui fixe les modalités d'exploitation, désigne les exploitants et fixe les règles tarifaires. Il peut déléguer l'ensemble de ces compétences à l'exception de la compétence tarifaire.

L'ordonnance de 1959 confie également au STIF une compétence exclusive pour assurer ou confier à des tiers la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport dans la région Ile de France, dans la limite de la compétence exclusive confiée à Réseau Ferré de France pour ce qui concerne les infrastructures destinées à être incorporées réseau ferré national. La RATP est régulièrement maître d'ouvrage d'infrastructures de transport par délégation du STIF.

Dans la continuité de sa politique de décentralisation, l'Etat s'est retiré du STIF et en a, en 2005, confié la responsabilité à la région, à la Ville de Paris et aux départements d'Ile-de-France en 2005.

La décision de réaliser une infrastructure de transport dont l'intérêt dépasse le seul cadre régional et la maîtrise d'ouvrage d'une telle infrastructure soulèvent, en conséquence, **une difficulté en matière de compétences.**

Cette difficulté peut être levée de deux manières. Soit la décision sur le projet est prise par le STIF qui en délègue la maîtrise d'ouvrage à l'Etat. Soit la loi permet à l'Etat de reprendre ponctuellement, pour un objet

¹⁶ Le STIF veille également à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France et assure leur coordination (art. 14). Par ailleurs, en vertu de l'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 janvier 1959 modifiée, le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités « de second rang » (sauf la politique tarifaire).

¹⁷ Cette dernière compétence s'exerce sans préjudice de celle dévolue à Réseau Ferrés de France pour ce qui concerne le réseau ferré national.

ciblé, la compétence de définition et de maîtrise d'ouvrage du projet. La première solution apparaît peu lisible et surtout soulève le risque que les choix relatifs aux projets soient réalisés pour répondre aux enjeux locaux sans qu'il soit pleinement tenu compte des enjeux nationaux.

A *contrario*, cette difficulté ne nécessite pas que soit remise en cause la compétence du STIF en sa qualité d'autorité organisatrice des transports autrement que de façon très ponctuelle et strictement circonscrite.

(...)

LE SCHÉMA GÉNÉRAL : PLACE DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS » DANS LE PAYSAGE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE.

L'établissement public « Société du Grand Paris » (SGP) a pour objet la réalisation du système de transport du Grand Paris et la conduite d'opérations d'aménagement ou de construction dans certains des territoires nouvellement desservis par ce système de transport. Elle a en particulier vocation à développer les gares du réseau de transport pour en faire de véritables centres de profit.

L'établissement public « Société du Grand Paris » est chargé de réaliser le système de transport d'intérêt national par métro automatique du Grand Paris.

A *contrario*, **l'établissement public « Société du Grand Paris » n'est, ni ne sera, une autorité organisatrice de transport, le STIF conservant l'ensemble de ses prérogatives dans ce domaine.** De la même manière, elle n'exploitera pas le réseau créé.

C'est donc le STIF qui sera responsable de l'exploitation. L'établissement public « Société du Grand Paris » pourra percevoir - de l'exploitant - une redevance domaniale corollaire de l'occupation des ouvrages publics dont elle sera propriétaire.

Par ailleurs, **le projet de loi « Grand Paris » prévoit que le STIF se verra transférer le matériel roulant acquis par la SGP dès la mise en service.** Ce transfert est indispensable afin de garantir la capacité, pour le STIF, de mettre en concurrence l'exploitation du réseau.

(...)

LES DÉPENSES PRISES EN CHARGE PAR L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

Le montant des dépenses à réaliser au titre de la mise en œuvre des transports du Grand Paris peut être évalué à un total de 35 milliards d'euros. A ce stade, les dépenses prises en charge par la SGP (Société du Grand Paris) sont estimées à une vingtaine de milliards d'euros.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Les modalités de financement de cet investissement d'intérêt national font l'objet de multiples travaux dont tous n'ont pas rendu leurs conclusions. Pour ce qui concerne l'Etat, les mesures nécessaires seront inscrites en loi de finances et feront l'objet d'une analyse de leur impact à ce moment. Dans le cadre des concertations menées sur le projet de loi et le projet de transport lui-même, plusieurs collectivités territoriales ont exprimé qu'elles étaient prêtes à participer au financement à des niveaux qui restent à définir et qui dépendront notamment de la part du financement qui sera prise en charge par l'Etat.

En matière de recettes, il conviendra également de distinguer deux phases :

• Avant la mise en service du réseau de métro automatique, hors éventuel recours à l'emprunt pour couvrir des besoins de financement ponctuels (effet de lissage), les recettes de l'établissement public « Société du Grand Paris » seront soit à caractère fiscal, soit à caractère budgétaire. Différentes catégories de bénéficiaires directs de l'investissement pourraient être mis à contribution.

Les sources fiscales de financement proposées à ce stade par le rapport du député Gilles Carrez, mandaté par le Gouvernement, portent notamment sur :

- o La taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage en région d'Ile de France ;
- o La redevance pour création de bureaux ;
- o La taxe spéciale d'équipement en région d'Ile de France ;
- o Les ressources liées au stationnement ;
- o La taxe de séjour ;
- o Les ressources liées à l'aménagement urbain.

• A compter de la mise en service du réseau de métro automatique, des recettes à caractère « commercial » (dans un sens large) pourront venir compléter le financement de l'établissement public « Société du Grand Paris » : redevance domaniale payée par le futur exploitant, recettes commerciales tirées des gares conçues comme de véritables centres commerciaux, de distribution et de services, réalisation d'opérations immobilières réalisées aux abords des gares.

Concernant la couverture des charges d'exploitation, les recettes générées par la fréquentation du nouveau réseau y contribueront en partie. Des études plus détaillées seront nécessaires pour déterminer à la fois les coûts d'exploitation exacts, leur montée en charge, et préciser le surcroît de recettes tarifaires.

(...)

SEULE UNE STRUCTURE PUBLIQUE AD HOC PERMET DE CONCILIER LES IMPÉRATIFS D'URGENCE, D'EFFICACITÉ ET DE CONCERTATION

De façon générale, l'absence de modification de la règle de droit ne permettra de mettre en oeuvre les projets d'infrastructures qui relèvent du réseau du Grand Paris, au regard, en particulier, des deux contraintes d'urgence et de concertation. **Certes, le STIF se présente comme une entité de maîtrise d'ouvrage, ayant le statut d'établissement public, associant les différentes collectivités territoriales franciliennes.** Mais, d'une part, **l'Etat n'est plus au conseil d'administration depuis le 1^{er} juillet 2005 et en a confié la gestion aux collectivités territoriales, le STIF ayant le caractère d'un établissement public local** ; d'autre part, les compétences et prérogatives confiées à l'établissement public « Société du Grand Paris » en sa qualité de maître d'ouvrage du futur réseau **sont à la fois plus larges que celles dont dispose le STIF - avec des modalités d'exercice de la maîtrise d'ouvrage plus variées et plus originales -, et plus « spécialisées » puisque la SGP a vocation à se concentrer sur sa mission de maître d'ouvrage sans empiéter sur le rôle d'autorité organisatrice des transports franciliens qui reste l'apanage du STIF.**

(...)

INCIDENCES ÉCONOMIQUES POUR LES ENTREPRISES ET LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PERSONNES MORALES

(...)

• Le projet de loi crée, à côté du STIF, un deuxième établissement public compétent en matière d'infrastructure de transports collectifs en Ile-de-France. Toutefois, sa compétence est, pour l'essentiel, limitée aux projets d'infrastructure du réseau du Grand Paris tel que défini à l'article 2 du projet de loi. Le STIF demeure l'établissement public de droit en commun s'agissant des infrastructures de transports collectifs en Ile-de-France, ses missions actuelles n'étant pas amputées. En outre, l'établissement public n'a pas une mission indéfinie dans le temps. **Enfin, le STIF conserve intégralement son rôle d'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Précisions qu'aucune de ces dispositions n'a de conséquence sur les finances du syndicat qui ne tire pas de recettes relatives à l'exercice de sa mission de maître d'ouvrage (ou de désignation de tiers).**

(...)

TITRE III - RÉALISATION ET GESTION DU RÉSEAU DU GRAND PARIS

Décrets d'applications

Article 16 : Décret en Conseil d'Etat précisant les modalités d'application de l'article 15 relatif aux modalités du recours, par l'établissement public « Société du Grand Paris », aux contrats de partenariat. Ce décret porte notamment sur

- la manière dont est garantie la cohérence des missions d'entretien et de renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels 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,

- les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 17 : Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de l'article 17, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations à la RATP, à RFF ou au STIF.

(...)

c. Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République - mercredi 4 novembre 2009 - compte rendu n° 13

- Examen pour avis du projet de loi relatif au Grand Paris (articles 2, 3, 7, 8, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 27) (n° 1961)

(...)

M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale.

La première précision que je souhaite apporter concerne **la question des compétences**, objet d'une grande confusion : ce projet de loi est totalement respectueux des compétences de la région, y compris en ce qui concerne le STIF. Je rappelle que la loi a donné capacité au STIF d'être maître d'ouvrage ; pour des raisons que chacun peut comprendre, tenant à l'ingénierie, à la logistique et aux problèmes techniques, le STIF a délégué cette maîtrise d'ouvrage à Réseau Ferré de France et à la RATP.

Dans l'intérêt général, l'État doit aujourd'hui s'impliquer dans le développement de la région capitale.

Nous devons faire face à la concurrence économique mondiale, mais aussi au tassement de la vitalité économique et sociale de la région, qui est un fait indéniable. Contrairement à ce que prétendent certaines études, nous souffrons d'un phénomène de décrochage : le taux de croissance régional ne dépasse pas 2 % depuis deux ans, ce qui correspond à peu près la moyenne nationale, alors qu'il atteint le double dans les autres grandes villes monde, à l'exception de Tokyo. Voilà qui devrait inciter tout le monde à réfléchir au lieu de se perdre en polémiques inutiles. Dans l'intérêt du pays, le Président de la République et le Gouvernement ont décidé de tout faire pour accroître les capacités de croissance durable de la région capitale. Je n'ai vu aucun élu local reprocher à l'État d'assumer ses responsabilités régaliennes sur de tels enjeux stratégiques.

Il existe un outil d'ajustement entre les compétences de l'État et celles des collectivités territoriales : c'est le contrat de plan État-région (CPER). Le 29 avril dernier, le Président de la République a indiqué que les engagements pris par l'État dans le CPER passé avec la région Île-de-France seraient tenus. L'avantage des CPER est de permettre un travail contractuel sur des objectifs précis, avec clause de revoyure et renégociation au terme du contrat ; la clause de revoyure s'appliquera l'an prochain et la renégociation aura lieu en 2013. C'est à ce moment-là que nous aborderons la question de l'articulation entre les compétences de la région et les projets de l'État.

J'en viens aux accusations de centralisation. Des projets de développement territorial, qui feront l'objet de contrats signés par les collectivités et par l'État, pourront s'appliquer autour des gares choisies à l'issue d'un débat public. Comme le rappelait le rapporteur, nous accordons une valeur particulière au contrat. Il n'y aura pas de recentralisation, bien au contraire : le dispositif contractuel retenu donnera aux communes et à leurs groupements la capacité d'exercer des compétences dont elles ne disposent pas aujourd'hui.

En réponse à M. Hunault, qui m'a interrogé sur le rôle de la Société du Grand Paris, je rappelle que l'exploitation de la « double boucle » du métro automatique à grande capacité sera transférée à l'autorité organisatrice des transports dès qu'elle sera réalisée - au bout de treize ans -, ce qui permettra d'assurer l'unité de la gestion des transports publics dans la région.

(...)

d. Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale, sur le projet de loi sur le Grand Paris - mercredi 28 octobre 2009 - compte rendu n° 8

M. Yanick Paternotte. (...)

L'article 17 prévoit que la RATP assurera la gestion des infrastructures des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Cela mérite clarification. Voyez le débat qui a eu lieu à l'occasion du projet ARAF, dont le texte définitif a été adopté hier en commission mixte paritaire. Nous remplaçons notamment l'ancienne ordonnance de 1959 par un nouvel article qui est la résultante du règlement européen « *Obligations de service public* ». Qu'en sera-t-il du partage des compétences entre l'ARAF et la RATP ?

(...)

M. le secrétaire d'État.

Afin de mettre en évidence les éléments de cohérence qui ont guidé notre réflexion, je commencerai par répondre à la question des compétences. Il faut dissiper une certaine confusion à ce sujet. **Le projet de loi ne modifie pas les compétences de la région en matière de transport. Tout au plus pourrions-nous avoir une discussion sur une partie des compétences du STIF s'agissant de la réalisation d'ouvrages nouveaux**

en Île-de-France - discussion toute théorique car, jusqu'à présent, le STIF a toujours délégué la maîtrise d'ouvrage à Réseau ferré de France (RFF) ou à la RATP pour les ouvrages d'une certaine importance.

e. Compte-rendu des débats de la commission du développement durable - jeudi 12 novembre 2009 - Compte rendu n° 18

- Article 17

Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

La Commission est saisie de l'amendement CD 328 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est destiné à faire apparaître clairement la distinction entre le réseau de transports par métro automatique et le réseau ferré national.

M. Daniel Goldberg. Nous avons adopté à l'article 2 un amendement évoquant l'interconnexion entre les deux réseaux, pourquoi interdire à RFF d'en reprendre la gestion, y compris dans ce cadre ?

M. le rapporteur. Aucun bien ne sera transféré à RFF.

La Commission *adopte* l'amendement CD 328 et l'amendement CD 44 n'a ainsi plus d'objet.

La Commission *adopte* ensuite l'amendement rédactionnel CD 45 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 196 de M. Gilles Carrez et du rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, serait-il possible de réserver cet amendement, dont je suis cosignataire, en attendant l'arrivée parmi nous de Gilles Carrez ?

Mme Annick Lepetit. En matière de transports en Ile-de-France, il faut non seulement améliorer l'existant mais également financer les projets en cours. Il serait sans doute intéressant d'entendre Gilles Carrez, d'autant que nous avons fait référence à plusieurs reprises à son rapport, mais cet amendement ne concerne pas le fond du projet puisqu'il porte essentiellement sur la RATP.

M. Daniel Goldberg. Selon notre règlement, la réserve de la discussion s'applique aux articles, pas aux amendements. De plus, celui-ci est cosigné par le rapporteur : rien ne s'oppose donc à ce que nous l'examinions.

M. le président Christian Jacob. Je suis surpris de ces remarques, car nos collègues du groupe SRC ont manifesté à plusieurs reprises le souhait d'entendre M. Gilles Carrez. Mais il est vrai que nous pouvons examiner maintenant cet amendement.

M. Yanick Paternotte. Mon amendement CD 189, qui tend à revenir à la rédaction initiale de l'article, est condamné à tomber du fait de l'adoption de l'amendement CD 196. Je souhaite donc le transformer en sous-amendement rectifié.

M. le rapporteur. Madame Lepetit, s'agissant du STIF, nous avons toujours été d'accord sur deux points : l'étanchéité des financements et le « petit équilibre ». C'est pourquoi nous prévoyons d'exclure de la base de calcul de la redevance facturée au Syndicat des transports d'Ile-de-France les charges financières et assimilées, les loyers et redevances de crédit bail sur les infrastructures. Pour la lisibilité, nous avons choisi de distinguer juridiquement les activités de gestion et d'exploitation de l'infrastructure. Lorsque nous les avons reçus, les personnels du STIF se sont dits très préoccupés par le transfert des charges financières. Cet amendement répond parfaitement à leur préoccupation.

M. Daniel Goldberg. Monsieur le rapporteur, je m'étonne que vous fassiez état d'une rencontre avec les personnels du STIF. Si nous avons entendu le directeur général d'une intercommunalité, aurait-on tenu compte de ses remarques pour rédiger un amendement ? Par ailleurs, Jean-Paul Huchon a été auditionné ici même en tant que président non pas de la région Ile-de-France mais du STIF. C'est avec lui que vous auriez dû évoquer de tels amendements et non avec des membres du personnel.

Cet article, loin de sécuriser les procédures, remet profondément en cause les activités de gestion et d'exploitation de l'ensemble du secteur des transports publics de voyageurs en Ile-de-France, ainsi que les relations entre les acteurs. Ce n'est pas de bonne méthode.

Mme Annick Lepetit. Outre que cet amendement va bien au-delà de ce que le Règlement européen OSP impose, il est en contradiction avec la disposition que nous a fait voter M. Dominique Bussereau dans le projet portant création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF. Le monopole de la RATP ayant été prolongé pour les trente prochaines années, pourquoi une telle précipitation ?

Enfin, cet amendement remet profondément en cause la structure même de l'entreprise RATP, sans qu'aucune discussion ait été engagée ni avec la direction ni avec les représentants du personnel.

La séparation entre les activités de gestionnaire et d'exploitant ressemble à ce que fut la création de RFF pour la SNCF. Une mutation profonde de la RATP n'a vraiment pas sa place dans le projet relatif au Grand Paris.

M. le rapporteur. Je suis, monsieur Daniel Golberg, administrateur du STIF... Cet amendement respecte le principe de séparation juridique entre les activités de gestion et d'exploitation, il élargit les missions à la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires, il confie à la RATP la mission de gestionnaire et il assure l'étanchéité des financements pour préserver le STIF.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale. Au nom du Gouvernement, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Je souhaite pour ma part que le rapporteur le maintienne car il me semble « frappé au coin du bon sens ». Le Gouvernement pourra toujours, au cours des navettes, nous présenter un texte quelque peu modifié.

Le contrôle de l'autorité de régulation est conforme à l'esprit de la loi ARAF. Quant à la possibilité d'exclure les charges financières assimilées, elle présente un grand intérêt pour le STIF.

M. le rapporteur. Je maintiens cet amendement.

Mme Annick Lepetit. L'intervention du secrétaire d'État est parfaitement logique. La vice-présidente du conseil d'administration du STIF que je suis doute de l'opportunité de cette mesure. Certes, il était important dans ce texte de réaffirmer le rôle du STIF et surtout d'assurer la connexion des réseaux de transports. Cet amendement n'a strictement rien à voir avec cela, c'est un cavalier législatif. Mais nous aurons sans doute bientôt l'occasion de débattre de l'entreprise RATP...

M. Yanick Paternotte. Mon sous-amendement CD 189 rectifié vise à ajouter, à la dixième phrase de l'alinéa 7, « après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ».

La Commission *adopte* successivement le sous-amendement CD 189 rectifié et l'amendement CD 196, *ainsi sous-amendé*.

Puis elle *adopte* l'article 17 ainsi modifié.

(...)

f. Rapport n° 2068 de M. Albarello, au nom de la commission du développement durable, déposé le 12 novembre 2009

(...)

II.— EXAMEN DES ARTICLES

- Article 17

Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Le premier paragraphe (I) dispose que la RATP, après réception des ouvrages, gère les nouvelles lignes et les nouveaux réseaux du Grand Paris, à l'exception :

- de celles confiées en gestion à un partenaire relevant d'un partenariat public-privé (PPP) ;

- **ou** de celles qui restent gérées par RFF, lequel en est propriétaire en vertu du fait qu'elles relèvent du réseau ferré national (RFN) (note : la question du matériel roulant sur ces sections du RFN est implicitement réglée par le monopole confié à la SNCF par l'article 18 de la LOTI)

L'alinéa 3 du I prévoit que le STIF reçoit en pleine propriété les matériels roulant sur les infrastructures ferroviaires urbaines. Puis, il les met à la disposition des exploitants, ce qui peut signifier :

- soit qu'il en assure lui-même l'entretien contre rémunération de l'exploitant ;

- soit qu'il en confie directement l'entretien et l'exploitation à l'exploitant désigné au terme d'une procédure de mise en concurrence prise en application du règlement dit OSP.

L'alinéa 4 du I traite du devenir des contrats passés par la SGP dans le cadre des contrats de réalisation des infrastructures.

Lorsque ces contrats comprennent des stipulations relatives à l'entretien ou au renouvellement des ouvrages et installations, la RATP, RFF ou l'exploitant - soit directement, soit *via* le STIF - sont subrogés aux obligations de la SGP, en particulier à l'égard des fournisseurs.

Le deuxième paragraphe (II) renvoie à un décret en Conseil d'État pour préciser les modalités d'application du paragraphe précédent, en particulier pour ce qui concerne les conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes.

Le troisième paragraphe (III) complète l'ordonnance du 7 janvier 1959 précitée pour désigner la RATP en tant que gestionnaire technique des lignes et réseaux ferroviaires en IDF, sans préjudice des compétences reconnues à RFF sur le réseau ferré national (RFN).

Cette mission de gestion technique s'applique :

- au réseau existant ;
- aux futures infrastructures ferroviaires du Grand Paris, **dès lors qu'elles ne seront pas incorporées au RFN**, comme dans le cas d'Eole.

La loi dispose que la gestion des trafics et des circulations sur les infrastructures dont elle assure la gestion technique relèvera aussi de la compétence de la RATP, même pour ce qui concerne les métros automatiques.

Pour les infrastructures confiées à plusieurs exploitants (cas de certaines sections de la ligne 14 prolongée), la RATP exercera la fonction de régulateur des circulations.

Le III prévoit aussi que l'accès à l'infrastructure gérée par la RATP est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires, sans préciser toutefois si la responsabilité de cette garantie incombe à la RATP elle-même, au STIF ou à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) qui sera instituée courant 2010 en vertu de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, dont l'adoption par le Parlement est imminente.

Votre Rapporteur a cosigné avec M. Gilles Carrez, auteur du rapport précité sur le financement du projet de transports du Grand Paris, un amendement visant à distinguer plus clairement que dans le texte initial les missions relevant de la gestion de l'infrastructure de celles qui sont liées à l'exploitation du réseau. Il s'agit d'éviter que la désignation de la RATP en tant que gestionnaire du réseau ne fasse obstacle à l'entrée de nouveaux exploitants, conformément aux exigences communautaires.

La réécriture du troisième paragraphe de l'article 17 proposé par cet amendement vise :

- à poser le principe de la séparation juridique entre l'activité de gestion technique de l'infrastructure et celle d'exploitation du service, ce qui implique la tenue de bilans et de comptes séparés, ainsi que l'interdiction de subventions croisées pour garantir une parfaite étanchéité entre les deux activités ;
- à élargir les missions de contrôle indépendant exercées par la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au réseau de métro en Île-de-France, de manière à éviter que la RATP ne soit à la fois gestionnaire, exploitant et régulateur ;
- à confier expressément à la RATP les missions de gestionnaire jusqu'à la date d'ouverture à la concurrence du réseau de métro, au plus tard en 2039 ;
- à exclure les charges financière et assimilées (loyers PPP, redevances de crédit-bail sur les infrastructures, etc.) de la base de calcul de la redevance facturée au STIF par le gestionnaire d'infrastructure.

*

**

La Commission est saisie de l'amendement CD 328 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est destiné à faire apparaître clairement la distinction entre le réseau de transports par métro automatique et le réseau ferré national.

M. Daniel Goldberg. Nous avons adopté à l'article 2 un amendement évoquant l'interconnexion entre les deux réseaux, pourquoi interdire à RFF d'en reprendre la gestion, y compris dans ce cadre ?

M. le rapporteur. Aucun bien ne sera transféré à RFF.

La Commission adopte l'amendement CD 328 et l'amendement CD 44 n'a ainsi plus d'objet.

La Commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 45 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 196 de M. Gilles Carrez et du rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le président, serait-il possible de réserver cet amendement, dont je suis co-signataire, en attendant l'arrivée parmi nous de Gilles Carrez ?

Mme Annick Lepetit. En matière de transports en Île-de-France, il faut non seulement améliorer l'existant mais également financer les projets en cours. Il serait sans doute intéressant d'entendre Gilles Carrez, d'autant

que nous avons fait référence à plusieurs reprises à son rapport, mais cet amendement ne concerne pas le fond du projet puisqu'il porte essentiellement sur la RATP.

M. Daniel Goldberg. Selon notre règlement, la réserve de la discussion s'applique aux articles, pas aux amendements. De plus, celui-ci est cosigné par le rapporteur : rien ne s'oppose donc à ce que nous l'examinions.

M. le président Christian Jacob. Je suis surpris de ces remarques, car nos collègues du groupe SRC ont manifesté à plusieurs reprises le souhait d'entendre M. Gilles Carrez. Mais il est vrai que nous pouvons examiner maintenant cet amendement.

M. Yanick Paternotte. Mon amendement CD 189, qui tend à revenir à la rédaction initiale de l'article, est condamné à tomber du fait de l'adoption de l'amendement CD 196. Je souhaite donc le transformer en sous-amendement rectifié.

M. le rapporteur. Madame Lepetit, s'agissant du STIF, nous avons toujours été d'accord sur deux points : l'étanchéité des financements et le « petit équilibre ». C'est pourquoi nous prévoyons d'exclure de la base de calcul de la redevance facturée au Syndicat des transports d'Île-de-France les charges financières et assimilées, les loyers et redevances de crédit bail sur les infrastructures. Pour la lisibilité, nous avons choisi de distinguer juridiquement les activités de gestion et d'exploitation de l'infrastructure. Lorsque nous les avons reçus, les personnels du STIF se sont dits très préoccupés par le transfert des charges financières. Cet amendement répond parfaitement à leur préoccupation.

M. Daniel Goldberg. Monsieur le rapporteur, je m'étonne que vous fassiez état d'une rencontre avec les personnels du STIF. Si nous avons entendu le directeur général d'une intercommunalité, aurait-on tenu compte de ses remarques pour rédiger un amendement ? Par ailleurs, Jean-Paul Huchon a été auditionné ici même en tant que président non pas de la région Île-de-France mais du STIF. C'est avec lui que vous auriez dû évoquer de tels amendements et non avec des membres du personnel.

Cet article, loin de sécuriser les procédures, remet profondément en cause les activités de gestion et d'exploitation de l'ensemble du secteur des transports publics de voyageurs en Île-de-France, ainsi que les relations entre les acteurs. Ce n'est pas de bonne méthode.

Mme Annick Lepetit. Outre que cet amendement va bien au-delà de ce que le Règlement européen OSP impose, il est en contradiction avec la disposition que nous a fait voter M. Dominique Bussereau dans le projet portant création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF. Le monopole de la RATP ayant été prolongé pour les trente prochaines années, pourquoi une telle précipitation ?

Enfin, cet amendement remet profondément en cause la structure même de l'entreprise RATP, sans qu'aucune discussion ait été engagée ni avec la direction ni avec les représentants du personnel.

La séparation entre les activités de gestionnaire et d'exploitant ressemble à ce que fut la création de RFF pour la SNCF. Une mutation profonde de la RATP n'a vraiment pas sa place dans le projet relatif au Grand Paris.

M. le rapporteur. Je suis, monsieur Daniel Goldberg, administrateur du STIF... Cet amendement respecte le principe de séparation juridique entre les activités de gestion et d'exploitation, il élargit les missions à la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires, il confie à la RATP la mission de gestionnaire et il assure l'étanchéité des financements pour préserver le STIF.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale. Au nom du Gouvernement, je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. Je souhaite pour ma part que le rapporteur le maintienne car il me semble « frappé au coin du bon sens ». Le Gouvernement pourra toujours, au cours des navettes, nous présenter un texte quelque peu modifié.

Le contrôle de l'autorité de régulation est conforme à l'esprit de la loi ARAF. Quant à la possibilité d'exclure les charges financières assimilées, elle présente un grand intérêt pour le STIF.

M. le rapporteur. Je maintiens cet amendement.

Mme Annick Lepetit. L'intervention du secrétaire d'État est parfaitement logique. La vice-présidente du conseil d'administration du STIF que je suis doute de l'opportunité de cette mesure. Certes, il était important dans ce texte de réaffirmer le rôle du STIF et surtout d'assurer la connexion des réseaux de transports. Cet amendement n'a strictement rien à voir avec cela, c'est un cavalier législatif. Mais nous aurons sans doute bientôt l'occasion de débattre de l'entreprise RATP...

M. Yanick Paternotte. Mon sous-amendement CD 189 rectifié vise à ajouter, à la dixième phrase de l'alinéa 7, « après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ».

La Commission **adopte** successivement le sous-amendement CD 189 rectifié et l'amendement CD 196, **ainsi sous-amendé**.

Puis elle **adopte** l'article 17 **ainsi modifié**.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par la Commission
Article 17	<p>Article 17</p> <p>I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.</p> <p>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 n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.</p> <p>Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 7 sont remis en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.</p> <p>Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernées.</p> <p>II. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa supprimé. (amendement n° CD 328)</p> <p>Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels visés à l'article 7 sont <u>transférés</u> en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.</p> <p>(amendement n° CD 45)</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p>

l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus aux premier à quatrième alinéas du I du présent article.

**Ordonnance n°59-151 du 7
janvier 1959 relative à
l'organisation des transports de
voyageurs en Île-de-France ¹²**

Article 2

La Régie autonome des transports parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, institué par la loi du 21 mars 1948, reste chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée en application de cette loi.

Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles.

III. - À l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 il est inséré, après le deuxième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

~~« Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et 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 Île de France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À 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 Île de France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. 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 prenant en compte les besoins des utilisateurs et~~

Alinéa sans modification

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est juridiquement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu pour chacune de ces activités un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et 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, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le

~~favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la Régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Île 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, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés. Tout en respectant les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire, la Régie est encouragée, par des mesures d'incitation, à réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »~~

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 Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires en accord avec l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

(amendement n° CD 196, sous-amendement n° CD 189)

(...)

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

(...)

Article 17

Amendement CD 328 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

Supprimer l'alinéa 2.

Amendement CD 44 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 2, substituer au mot : « apportés », le mot : « transférés ».

Amendement CD 45 présenté par M. Yves Albarello, rapporteur :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « remis », le mot : « transférés ».

Amendement CD 196 présenté par MM. Olivier Carrez et Yves Albarello, rapporteur :

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est juridiquement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu pour chacune de ces activités un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et 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, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À 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 Île-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

Sous-amendement CD 189 *rect.* Présenté par MM. Yanick Paternotte, Patrick Beaudouin, Claude Bodien, Dominique Dord, Michel Grall, François Grosdidier, Pierre Lasbordes, Axel Poniatowski, François Scellier, Daniel Spagnou et Mme Fabienne Labrette-Ménager, à l'amendement CD 196 de MM. Olivier Carrez et Pierre Albarello :

Après le mot : « discriminatoires », compléter la dixième phrase de cet amendement par les mots : « en accord avec l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ».

g. Amendements rejetés

AMENDEMENT N° 158

présenté par M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, Mme Billard, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Chassaigne, M. Yves Cochet, M. Desallangre, M. Dolez, Mme Fraysse, M. Gerin, M.

ARTICLE 17

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs de cet amendement, s'ils ne contestent pas la gestion par la RATP des nouvelles lignes et réseaux du Grand Paris, refusent que certaines d'entre elles soient confiées en gestion à des partenaires privés dans le cadre de partenariats public-privé comme le permet la rédaction du présent article et du précédent.

AMENDEMENT N° 281

présenté par M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, Mme Billard, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Chassaigne, M. Desallangre, M. Dolez, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Daniel Paul, M. Sandrier et M. Vaxès le 23 novembre 2009

ARTICLE 17

À l'alinéa 1, supprimer les mots : « Sans préjudice des dispositions de l'article 16, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il convient de s'assurer que la RATP gère seule, en sa qualité d'établissement public à caractère industriel et commercial, les nouvelles lignes et réseaux du Grand Paris.

AMENDEMENT N° 261

présenté par Mme Lepetit, M. Goldberg, M. Le Bouillonnet, M. Caresche, M. Pupponi, M. Chanteguet, M. Brottes, Mme Mazetier, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Pau-Langevin, M. Lamy, M. Bartolone, M. Bloche, M. Blisko, Mme Guigou, M. Bono, M. Duron, Mme Hoffman-Rispal, M. Bouillon et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche le 23 novembre 2009

ARTICLE 17

I. - Après le mot : « technique », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 1 :

« . Le gestionnaire de l'infrastructure du réseau métro du Grand Paris 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 Île-de-France. Il est chargé de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Il adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Il prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Les redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa. »

II. - En conséquence supprimer les alinéas 5 et 6.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le III tel qu'introduit en commission constitue un cavalier, en ce qu'il s'applique à l'ensemble du réseau dans un projet de loi consacré uniquement au réseau du Grand Paris. Il convient donc de le supprimer.

Dans la mesure où le premier alinéa de l'article 17 confie à la RATP la gestion technique du réseau du Grand Paris, il importe de préciser son rôle de gestionnaire d'infrastructure et de fixer les modalités de rémunération de cette mission de façon transparente et objective vis-à-vis des autorités publiques qui auront à en supporter le coût.

AMENDEMENT N° 258

présenté par Mme Lepetit, M. Goldberg, M. Le Bouillonnet, M. Caresche, M. Pupponi, M. Chanteguet, M. Brottes, Mme Mazetier, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Pau-Langevin, M. Lamy, M. Bartolone, M. Bloche, M. Blisko, Mme Guigou, M. Bono, M. Duron, Mme Hoffman-Rispal, M. Bouillon et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche le 23 novembre 2009

ARTICLE 17

Supprimer les cinq premières phrases de l'alinéa 6.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'amendement adopté par la Commission prête à confusion dans la mesure où il peut être interprété comme scindant la RATP en deux entités distinctes suivant le modèle SNCF /RFF qui n'a pas fait ses preuves.

Il convient donc de supprimer les dispositions incriminées tout en conservant le reste du texte qui permet de corriger les dispositions incluses dans le projet de loi ARAF relatives au financement par le STIF des missions de gestionnaire d'infrastructures de la RATP, dispositions insuffisamment protectrices pour les collectivités locales.

AMENDEMENT N° 349 (retiré)

présenté par le Gouvernement le 26 novembre 2009

ARTICLE 17

Au début de l'avant-dernière phrase de l'alinéa 6, supprimer les mots :
« Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement supprime l'intervention de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires sur la fixation des redevances d'usage du réseau car la situation du métro est différente du ferroviaire :

- Sur une même ligne ferroviaire, circulent des trains de catégories et d'entreprises différentes qui peuvent relever d'une activité purement commerciale ou être réalisées dans le cadre de conventions de service public. Dans une telle configuration, le niveau des redevances d'infrastructures peut avoir des effets d'éviction, ce qui justifie l'intervention de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ;
- En revanche, sur un réseau de métro, le niveau des redevances d'infrastructures n'a pas d'effet sur la concurrence entre exploitants en termes de liberté d'accès au réseau, mais en a sur la répartition des flux financiers entre autorité organisatrice de transport (AOT), exploitants et gestionnaire d'infrastructures, sachant qu'au final, l'ensemble des charges d'infrastructures sont prises en charge par l'AOT directement ou indirectement.

h. Amendements adoptés

AMENDEMENT N° 184

présenté par M. Paternotte, M. Beaudouin, M. Bodin, M. Dord, M. Grall, M. Grosdidier, M. Kossowski, M. Lasbordes, M. Poniatowski, M. Scellier, M. Spagnou, M. Verchère et Mme Labrette-Ménager le 20 novembre 2009

ARTICLE 17

À la onzième phrase de l'alinéa 6, substituer au mot : « avis » le mot : « consultation ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision rédactionnelle.

AMENDEMENT N° 260

présenté par Mme Lepetit, M. Goldberg, M. Le Bouillonnet, M. Caresche, M. Pupponi, M. Chanteguet, M. Brottes, Mme Mazetier, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Pau-Langevin, M. Lamy, M. Bartolone, M. Bloche, M. Blisko, Mme Guigou, M. Bono, M. Duron, Mme Hoffman-Rispal, M. Bouillon et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche le 23 novembre 2009

ARTICLE 17

Au début de l'avant-dernière phrase de l'alinéa 6, supprimer les mots :
« Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement se justifie par son texte même.

AMENDEMENT N° 348

présenté par le Gouvernement le 26 novembre 2009

ARTICLE 17

À la première phrase de l'alinéa 6, substituer au mot : « juridiquement », le mot : « comptablement ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 17 vise à poser le principe d'une séparation entre l'activité de gestion technique de l'infrastructure et celle d'exploitation du service, ce qui implique la tenue de bilans et de comptes séparés, ainsi que l'interdiction de subventions croisées pour garantir une parfaite étanchéité entre les deux activités.

L'ensemble de ces garanties ainsi que le principe d'une séparation comptable inscrit dans la loi, comme proposé au présent amendement, permettent d'assurer un accès non discriminatoire des tiers au réseau, sous le couvert de l'autorité organisatrice de transports.

Ce sont les mêmes choix qui ont conduit à la création d'une direction de l'exploitation et d'une direction des gares au sein de la SNCF.

i. Compte rendu des débats - 2^{ème} séance du 24 novembre 2009

(...)

Mme Annick Lepetit. (...)

Avant de conclure (« Ah! » sur les bancs du groupe UMP), je voudrais faire une remarque sur **un cavalier législatif qui s'est glissé dans ce projet de loi à l'article 17**. En effet, un amendement adopté en commission prévoit que la RATP devra être séparée en deux entités distinctes une fois ce projet de loi voté, l'une gérant les infrastructures, l'autre assurant l'exploitation.

M. Daniel Paul. On a déjà vu ça quelque part!

Mme Annick Lepetit. Sur la forme, cet amendement n'avait rien à faire dans le débat qui nous occupe. Le statut de la RATP nécessite un débat à lui seul, étant donné les enjeux énormes qu'il implique en termes

d'emploi, d'organisation des transports et de continuité du service public, à laquelle, j'en suis sûre, vous êtes tous très attachés. Ce sujet mérite mieux qu'un amendement discuté cinq minutes en commission.

Sur le fond, il est contradictoire avec l'amendement que le Gouvernement avait déposé sur le projet de loi ARAF, qui spoliait le STIF de plusieurs milliards d'euros d'actifs et prolongeait de trente ans la durée du monopole de la RATP.

M. Christophe Bouillon. Il y a quelques dindons de la farce!

Mme Annick Lepetit. Je sais, monsieur le secrétaire d'État, que vous avez demandé le rejet de cet amendement de la commission et j'imagine que nous y reviendrons lors de l'examen de l'article 17. Cet épisode montre néanmoins la vraie volonté de la droite qui, derrière ses discours visant à rassurer les représentants du personnel de la RATP, organise déjà le démantèlement, et logiquement ensuite, la privatisation de cette entreprise publique.

Finalement, votre projet de loi ressemble beaucoup à de petites manœuvres. J'avoue en être étonnée même si je sais que nous sommes à la veille des élections régionales, et si c'est pour cette raison, je pense, que vous n'êtes pas le seul, au Gouvernement ou à l'Élysée, à le porter.

En Île-de-France, la question des transports sera l'un des principaux enjeux de la prochaine campagne.

(...)

M. Pierre Gosnat. (...)

Le 29 avril dernier, Nicolas Sarkozy revêtait le costume de grand architecte, de demiurge façonnant un grand projet, celui du Grand Paris. Le lyrisme était au rendez-vous, Jean-Pierre Brard l'a rappelé, mais j'ai moi aussi quelques citations.

Il s'agissait alors d'impulser ce que le Président appelait « le plus grand défi politique du xxi^e siècle ». Dans son élan, il ajoutait: « Le Grand Paris est l'occasion de remettre l'architecture au cœur de nos choix politiques. [...] La ville est faite pour l'homme, et non l'homme pour la ville. [...] Le Grand Paris, c'est un processus de transformation, l'exploitation de tous les possibles. » C'était très beau, et même un brin émouvant, au point que mon ami, l'architecte Roland Castro, s'est sans doute senti quelque peu dépassé par tant de lyrisme.

Le Président Pompidou avait eu, en son temps, le Centre Beaubourg, Mitterrand ses pyramides, Chirac son musée du quai Branly; Nicolas Sarkozy, quant à lui, redessinerait la région capitale tout entière. Chapeau!

Au demeurant, je reconnais que la décision de confier à une dizaine d'architectes et à leurs équipes la responsabilité de se pencher au chevet de la région capitale afin d'explorer tous les possibles, voire les utopies, était inédite et politiquement intéressante. De fait, leurs propositions innovantes nous offrirent la vision d'un Paris du futur et d'une région Île-de-France métropole d'avant-garde. Leurs réflexions mettaient en évidence la nécessité d'articuler le développement et l'aménagement du territoire autour d'enjeux fondamentaux et diversifiés: le transport, certes, mais aussi le logement, l'environnement, l'architecture, le développement économique. Ils s'interrogeaient également sur des notions essentielles, telles que la densité urbaine ou le développement durable.

Au moment d'examiner la traduction politique et juridique de ces travaux, force est de constater que nous sommes bien loin du compte. Tous ces projets, toute la synergie créée autour de cette mission se trouvent abandonnés, trahis, en quelque sorte, par le texte qui nous est soumis. Au reste, vous savez, monsieur le secrétaire d'État, que l'ensemble de ces architectes ressentent, plus que du désarroi, de la colère. Car, en définitive, le projet du Grand Paris se résume à un texte de loi de vingt-neuf articles - j'ai d'ailleurs cru comprendre qu'il ne fallait plus parler de « Grand Paris » - et à la création d'un ÉPIC destiné à contourner les collectivités territoriales et à créer un réseau de transport privatisable à terme. En prélude à cette privatisation, un amendement a d'ailleurs été adopté à l'article 17, qui organise la scission de l'entreprise nationale RATP.

j. Compte rendu des débats - 3^{ème} séance du 26 novembre 2009

Article 17

M. Maurice Leroy, président de séance. Je suis saisi d'un amendement, n°158, tendant à supprimer l'article 17.

La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Nous demandons en effet, monsieur le président, la suppression de l'article 17, qui est l'un des plus inquiétants du projet de loi. La réécriture qui en a été faite par la commission prévoit de dissocier le gestionnaire des infrastructures et l'exploitant des services de transport, appelés à devenir, comme RFF et la SNCF, deux entités juridiques étanches.

Cette modification fondamentale résulte d'un amendement surgi au hasard de la discussion, ce qui nous paraît en soi très grave.

En outre, elle révèle que le Gouvernement envisage à moyen terme la privatisation de la RATP. Ainsi, l'État restera en charge de l'entretien des lignes, déficitaire par nature, tandis que les activités de gestion des transports, potentiellement bénéficiaires, seront confiées à la RATP, puis à des entreprises privées. Socialisation des pertes, privatisation des bénéfices: tel est le credo néolibéral.

L'article opère le dépeçage en règle d'une entreprise publique leader en matière d'ingénierie, de construction d'ouvrages d'art et de gestion des réseaux de transports urbains. Il résulte d'une volonté politique et non d'une contrainte imposée par l'Union européenne, car un cloisonnement des comptes serait parfaitement possible au sein de la RATP. On ne peut pourtant pas dire que la séparation opérée selon le même modèle, il y a douze ans, entre la SNCF et RFF se soit montrée de nature à améliorer la qualité du service public des transports.

Dès l'origine, nous avons déposé un amendement visant à transférer la propriété de l'ensemble des lignes, ouvrages, installation et matériels du réseau de transport du Grand Paris au STIF, et l'exploitation à la RATP. Mais cet amendement a été écarté, au motif qu'un tel transfert pourrait avoir un coût intrinsèque. C'est pousser bien loin les critères de recevabilité financière!

Nous demandons plus que jamais la suppression de l'article.

M. Roland Muzeau. Très bien!

(L'amendement n°158, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°281.

La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Il est défendu.

(L'amendement n°281, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°261.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. La commission a adopté, à l'article 17 du projet de loi initial, un amendement qui constitue à nos yeux un cavalier législatif. Nous l'avons d'ailleurs signalé lorsqu'il a été déposé. Il nous a d'autant plus étonnés qu'il semble contredire celui que M. Bussereau avait soutenu il y a quelques semaines lors de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. En commission, M. Blanc a d'ailleurs demandé son retrait. Il va sans doute s'en expliquer.

Quoi qu'il en soit, l'alinéa 6 de l'article 17 modifie profondément la nature juridique de la RATP, qu'il sépare en deux entités distinctes préposées, l'une, à la gestion des infrastructures, l'autre, à l'exploitation. Il est pour le moins étrange qu'un amendement déposé en commission tende ainsi à réorganiser une grande entreprise publique, en opérant une scission comparable à celle de RFF et de la SNCF. À nos yeux, une telle décision mériterait un vrai débat public, tant les enjeux sont importants aussi bien pour l'économie et l'emploi que pour l'organisation des transports et la continuité du service public.

Je rappelle que l'amendement adopté lors de l'examen du projet de loi relatif à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires spolie le STIF de plusieurs milliards d'euros d'actifs et prolonge de trente ans la durée du monopole de la RATP, ce qui est contradictoire, je l'ai dit, avec l'amendement adopté par la commission.

Ceux qui ont déposé cet amendement, devenu l'alinéa 6 de l'article 17, prononcent des discours qui se veulent sans doute rassurants, mais ils organisent en fait, petit à petit, le démantèlement de la RATP. La logique de leur démarche voudrait en effet que nous allions vers une privatisation de cette grande entreprise publique.

En conséquence, notre amendement n°261 vise à supprimer l'alinéa 6.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Yves Albarello, rapporteur. Madame Lepetit, vous évoquez l'amendement n° CD196 que j'ai déposé en commission avec Gilles Carrez. Je vous ai écoutée attentivement: toute la journée, vous avez fait référence à Gilles Carrez, encore Gilles Carrez, toujours Gilles Carrez!

Mme Annick Lepetit. J'ai fait référence à son rapport!

M. Roland Muzeau. Nous, Gilles Carrez, on l'aime bien!

M. Pierre Gosnat. Il est même dans *Le Monde* ce soir!

M. Yves Albarello, rapporteur. Ma préoccupation, en tant que rapporteur, a surtout été d'assurer l'étanchéité des financements, et je crois qu'elle est partagée.

Par cet amendement, Gilles Carrez a aussi voulu éclairer le chemin que devra prendre demain la RATP: celui de la distinction des réseaux.

Par ailleurs, le Gouvernement a déposé un amendement, que nous examinerons dans quelques instants, visant, l'alinéa 6, à substituer au mot « juridiquement » le mot « comptablement ».

Mme Annick Lepetit. Effectivement, ce n'est pas pareil!

M. Yves Albarello. Une nouvelle fois, nous avons fait un grand pas en avant.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n°261?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Malgré toute l'estime que nous lui portons, comprenez bien que ce n'est pas la personnalité de Gilles Carrez que nous voulons mettre sur un piédestal, mais un travail auquel nous avons collaboré et qui nous paraissait aller dans le bon sens.

Monsieur le rapporteur, vous ne pouvez pas, d'une part, affirmer tout au long de cette discussion, qui dure maintenant depuis plusieurs jours, que ce projet de loi traite uniquement du réseau de transport du Grand Paris et que tout le reste n'a rien à faire dans le débat et, d'autre part, faire voter en commission un amendement tel que celui dont vous étiez cosignataire.

Pour notre part, si nous apprécions certains des principes que défend ce très long amendement, cela ne nous empêche pas de juger qu'il met aussi en avant d'autres principes qui posent plusieurs problèmes. Nous qualifions précisément ces éléments de cavaliers législatifs car ils traitent de la RATP dans son ensemble, de tout son réseau, ainsi que de la distinction entre exploitation et gestion de l'infrastructure.

Nous avons, en quelque sorte, décalqué l'amendement que vous aviez déposé en commission, avec un même souci de l'étanchéité des financements, pour cibler le nôtre sur la seule infrastructure du réseau du métro du Grand Paris, sujet qui, selon vos propres explications, est le seul que nous soyons en droit d'aborder.

(L'amendement n°261 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°258.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Nous sommes dans la continuité de l'amendement précédent.

Nous demandons la suppression des cinq premières phrases de l'amendement adopté en commission et devenu l'alinéa 6 de l'article 17. Elles ne sont absolument pas consacrées à l'étanchéité du financement, mais à tout autre chose: elles n'ont donc rien à faire dans ce projet de loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable. Les amendements qui suivent règlent le problème.

(L'amendement n°258, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°348.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. À la première phrase de l'alinéa 6, je propose de substituer au mot « juridiquement » le mot « comptablement ».

L'inscription dans la loi du principe d'une séparation comptable permettra d'assurer un accès non discriminatoire des tiers au réseau, sous le couvert de l'autorité organisatrice de transports.

Ce sont les mêmes choix qui ont conduit à la création, au sein de la SNCF, d'une direction de l'exploitation et d'une direction des gares.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi faut-il un texte de loi pour séparer comptablement les activités d'une entreprise?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. En fait, sans l'amendement adopté en commission et le débat qui s'en est suivi, nous n'aurions pas fait une telle distinction dans ce cadre.

Mme Annick Lepetit. Merci pour votre franchise!

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Cela permet au moins de répondre à une interrogation...

M. le président. La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Vous avez déjà dit l'essentiel, monsieur le secrétaire d'État, mais la question est de savoir si ces dispositions sont de nature législative ou si elles ne le sont pas. Si elles ne le sont pas, je ne vois ni la raison ni la nécessité de les mettre dans la loi. Laissons donc cette entreprise faire ce qu'elle veut sur le plan comptable!

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Je n'ai pas fait le compte des dizaines de dispositions qui ont été inscrites dans la loi depuis le début de nos débats et que nous aurions pu prendre par voie réglementaire.

M. Christophe Caresche. Nous n'y sommes pour rien!

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. La question ne se pose donc pas, ou alors il faudrait que nous reprenions l'ensemble du texte...

M. le président. La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Le Conseil constitutionnel exercera évidemment son contrôle sur ce texte. Il constatera que certaines dispositions sont d'ordre réglementaire tandis que d'autres sont de nature législative, et censurera les mesures qui ne sont pas de nature législative.

M. Richard Mallié. Dans ce cas, ne perdons pas notre temps: avançons!

M. le président. La parole est à M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Ces mesures correspondent à la suite de la transposition du deuxième « paquet ferroviaire » qui était déjà à l'origine, en 1997, de la séparation entre RFF et la SNCF.

La même structure est aujourd'hui imposée... (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. Pierre Gosnat. Nous ne sommes pas dans ce cadre-là!

M. Yanick Paternotte. Vous posez une question, j'essaie d'y répondre à ma manière. Je ne prétends pas détenir toute la vérité.

Nous étions dans l'obligation de séparer les flux. De la même façon, dans la loi relative à l'Autorité de régulation des autorités ferroviaires, il a fallu opérer une division comptable entre l'exploitation et la propriété, en créant une entité « gares et connexions ».

(*L'amendement n°348 est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n°184.

La parole est à M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Je propose, dans l'expression « après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires » figurant dans la onzième phrase de l'alinéa 6, de remplacer le mot « avis » par le mot « consultation ».

Le texte de la commission est directement issu d'un de mes amendements, mais j'estime qu'il ne faut pas que l'on puisse penser que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires détient un pouvoir plus grand que le pouvoir consultatif qui est le sien.

(*L'amendement n°184, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 349 et 260.

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État, pour défendre l'amendement n°349.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Je propose de supprimer, au début de l'avant-dernière phrase de l'alinéa 6, les mots: « Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, ».

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n°260.

Mme Annick Lepetit. Il aurait été élégant que M. le secrétaire d'État nous laisse le bénéfice de notre amendement puisque nous l'avions déposé avant celui du Gouvernement... Cela dit, son amendement ayant exactement la même rédaction que le nôtre, nous ne pouvons y être que favorables.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État* . Monsieur le président, je veux bien retirer l'amendement n°349, au profit de celui défendu par Mme Lepetit. (« Ah! » *sur les bancs des groupes UMP et SRC.*)

M. Richard Mallié et M. Yanick Paternotte. Quelle galanterie!

(L'amendement n°349 est retiré.)

M. le président. À minuit, l'élégance est de mise!

(L'amendement n°260 est adopté.) (L'article 17, amendé, est adopté.)

2. Sénat

a. Projet de loi n°123 transmis au Sénat le 2 décembre 2009

Article 17

I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

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

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

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

b. Amendements déposés en vue de l'élaboration du texte de la commission

AMENDEMENT

Présenté par M. Jean-Pierre Fourcade, Rapporteur

Article 17

Compléter l'alinéa 1 par une phrase ainsi rédigée :

L'établissement public Société du Grand Paris est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

Objet

Le terme « confiés » est ambiguë : on ignore s'il s'agit d'un transfert de propriété ou seulement d'une mission de gestion du nouveau réseau imposée à la RATP, la SGP en restant propriétaire.

Le présent amendement clarifie la situation patrimoniale du nouveau réseau, en précisant que la SGP est propriétaire des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise.

AMENDEMENT

Présenté par

Présenté par M. Jean-Pierre Fourcade, Rapporteur

AMENDEMENT

Présenté par M. Jean-Pierre Fourcade, Rapporteur

Article 17

Rédiger ainsi le III de cet article :

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

1° A la septième phrase, après les mots : « assuré dans des conditions », il est inséré le mot : « objectives, » ;

2° Avant la dernière phrase, il est inséré cinq phrases ainsi rédigées :

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

Objet

Il convient de tenir compte de la promulgation de la loi dite ORTF du 8 décembre 2009 qui reprend une grande partie des dispositions du III de cet article.

L'amendement reprend la notion de convention de financement pluriannuelle entre le STIF et la RATP, telle qu'elle a été adoptée par la loi ORTF précitée.

L'amendement ne retient pas la compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour contrôler l'accès à la double boucle, car cet organisme, qui n'est toujours pas institué, n'est aujourd'hui compétent que pour le réseau ferroviaire et non pour le réseau de transport urbain.

Toutefois, l'amendement conserve deux points essentiels apportés par l'Assemblée nationale lors du débat du projet de loi du Grand Paris :

- la nécessité que cet accès se fasse dans des conditions objectives ;
- les dispositions relatives à la séparation comptable entre les activités de gestionnaire et d'exploitant de la RATP, tout en ajoutant un délai réaliste pour mettre en œuvre ces mesures, à savoir le 1^{er} janvier 2012.

c. **Compte rendu des réunions de la commission spéciale - jeudi 25 mars 2010**

(...)

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a présenté l'amendement de clarification n° 40, qui précise que la Société du Grand Paris demeure propriétaire de l'infrastructure réalisée jusqu'à sa dissolution.

M. Philippe Dominati s'est étonné que l'on crée un nouvel établissement public au lieu, par exemple, de recapitaliser la RATP et de lui confier la réalisation du réseau.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, a considéré qu'un tel choix aurait modifié de manière fondamentale les conditions d'activité de la RATP et qu'il n'était pas concevable de lui confier la gestion des gares de la double boucle.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État, a précisé que les règles de concurrence ne permettraient pas de favoriser ainsi un opérateur. Par ailleurs, il s'est dit réservé s'agissant de l'instauration d'une co-maîtrise d'ouvrage proposé par l'amendement n° 140 précité.

Article 17 Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur	40	Clarification de la mission de la société du Grand Paris (SGP) propriétaire de l'infrastructure de la double boucle jusqu'à sa dissolution.	Adopté
M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur	41	Précision sur le contenu du décret en Conseil d'Etat.	Adopté
M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur	42	Coordination juridique (prise en compte de la loi ORTF du 8 décembre 2009).	Adopté

La commission spéciale a adopté l'article 17 dans la rédaction issue de ses travaux

- d. **Rapport n° 366 de M. Fourcade, au nom de la commission spéciale, déposé le 25 mars 2010**

TABLEAU COMPARATIF

Article 17	Article 17	Article 17
<p>I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.</p>	<p>I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.</p>	<p>I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. <u>L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.</u></p>

Texte du projet de loi

—

~~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~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Alinéa supprimé.

Propositions de la commission

—

Suppression maintenue

Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Propositions de la commission —
« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus aux premier à quatrième alinéas du I du présent article.	« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations prévus au même I.	« Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations <u>ainsi que de ses matériels.</u>

EXPOSÉ GÉNÉRAL

(...)

II. LE PRÉSENT PROJET DE LOI : LA PREMIÈRE ÉTAPE DE RÉALISATION DU GRAND PARIS

(...)

Enfin, l'article 17 traite la question de la propriété de l'infrastructure de la double-boucle et de son matériel roulant et rend la RATP gestionnaire du réseau de métro francilien.

(...)

B. LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(...)

À l'article 17, elle a imposé à la RATP de présenter une comptabilité distincte pour son activité de gestionnaire du réseau de métro francilien et celle d'exploitant. En outre, elle a souhaité que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) soit consultée sur l'accès aux lignes et réseaux de la double boucle.

(...)

EXAMEN DES ARTICLES

(...)

Article 17 (article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959) - Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Commentaire : cet article traite la question de la propriété de l'infrastructure de la double boucle et de son matériel roulant tout en confiant à la RATP une mission de gestionnaire du réseau de métro francilien.

I. Le droit en vigueur

Le troisième alinéa de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est essentiel dans la mesure où il fait de la RATP le gestionnaire du réseau du métro francilien et de certaines lignes du RER¹⁸. Concrètement, la mission de gestionnaire de réseau signifie que la RATP :

- est responsable de « *l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement* » de l'infrastructure ;
- est en charge de la « *gestion du trafic et des circulations* » ;
- et assure l'« *adaptation* » du réseau.

Cette mission générale de gestion du réseau est extrêmement encadrée. Tout d'abord, la Régie, dont les compétences n'empiètent pas sur celles de RFF, est soumise à des obligations générales de :

- sécurité ;
- interopérabilité du système ferroviaire (notamment en termes de fiabilité, disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants) ;
- continuité du service public ;
- de prise en compte des besoins de la défense nationale.

Il convient de noter que le texte initial accorde une place essentielle à l'accès au réseau, qui doit être assuré dans des conditions « *transparentes et non discriminatoires* ».

¹⁸ La RATP est gestionnaire des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

Enfin, la RATP et le STIF devront conclure une « *convention pluriannuelle* » pour rémunérer la Régie. Ce document poursuit plusieurs objectifs, établis de façon objective et transparente, pour chacune des missions de la Régie, et consistant à :

- établir la structure et la répartition des coûts ;
- prendre en compte les obligations de renouvellement des infrastructures ;
- assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- instaurer des mesures incitatives pour réduire les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations¹⁹.

Il est indiqué qu'un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du présent alinéa.

II. Le texte du projet de loi initial

Cet article essentiel est structuré autour de trois axes.

Le **paragraphe I** traite la question de la propriété de l'infrastructure et du matériel roulant.

Les « lignes, ouvrages et installations » du Grand Paris sont :

- soit « confiés » à la Régie autonome des transports parisiens ;
- soit apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France s'ils relèvent du réseau ferré national (RFN).

Quant au matériel roulant, il est « *remis en pleine propriété* » uniquement au STIF, à charge pour lui ensuite de le mettre à la disposition des exploitants qu'il désigne.

Enfin, il est précisé que tous les « *gestionnaires des lignes, ouvrages et installations* » sont subrogés aux « *droits et obligations* » de la SGP, au travers d'une convention.

Le **paragraphe II** indique qu'un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'application du I de cet article, en particulier les conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages et installations.

Enfin, le **paragraphe III** confère à la RATP la mission de gérer le réseau de métro actuel et futur de la région d'Île-de-France reprend à l'identique les dispositions du troisième alinéa de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. A cet égard, il convient de rappeler que ces dispositions sont entrées en vigueur à l'occasion de la promulgation de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, soit postérieurement à l'examen à l'Assemblée nationale du projet de loi Grand Paris. Le Gouvernement a en effet souhaité s'assurer que ces dispositions, qui tirent les conséquences du règlement communautaire dit OSP (obligations de service public) de 2007 entrent rapidement en vigueur, en utilisant deux véhicules législatifs en parallèle.

III. Les modifications adoptées par l'Assemblée nationale

Outre deux amendements rédactionnels, deux amendements substantiels du rapporteur ont été adoptés sur ce texte lors de son examen en *commission*.

Le premier a supprimé le deuxième alinéa du paragraphe I de cet article relatif aux « lignes, ouvrages et installations » du Grand Paris apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France.

Le second amendement porte rédaction globale du paragraphe III, qui a trait aux missions de gestionnaire de réseau de la RATP. Cette nouvelle rédaction s'articule en deux temps : tout d'abord, elle **innove** en posant d'emblée comme principe que **l'activité de gestionnaire du réseau de métro francilien est juridiquement séparée de celle d'exploitant** ; dans un second temps, elle **définit les missions de gestionnaire du réseau**.

S'agissant du premier point, il est précisé que la séparation juridique entre les missions de gestionnaire et d'exploitant du réseau de métro s'accompagne de **quatre obligations précises** :

- un bilan et un compte de résultat sont tenus pour chacune de ces activités ;
- ces comptes sont certifiés annuellement ;
- toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite ;
- enfin, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre (interdiction des subventions croisées).

¹⁹ Bien entendu, il est précisé que ces mesures incitatives devront respecter les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire.

S'agissant du deuxième point, relatif aux missions de gestionnaire de réseau, il convient de préciser des différences notables entre les dispositions actuelles issues de la loi dite ORTF du 8 décembre 2009 et les dispositions actuelles du projet de loi.

Tout d'abord, **l'article 17 du projet de loi ne fait pas mention du réseau RER**, alors que le troisième alinéa de l'ordonnance du 7 janvier 1959 indique que la RATP est gestionnaire des lignes du réseau express régional dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

En outre, l'actuel projet de loi se distingue des dispositions en vigueur sur la question des **redevances d'infrastructures**. En effet, l'article 17 indique que les redevances couvrent les « *charges d'exploitation nettes* » inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure, alors que les dispositions en vigueur prévoient que la Régie est rémunérée par le STIF dans le cadre d'une **convention pluriannuelle**. Celle-ci poursuit quatre objectifs :

- elle établit, de façon objective et transparente, la structure et la répartition des coûts pour chacune des missions de la Régie ;
- elle prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures ;
- elle assure une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- enfin, elle comprend des mesures d'incitation pour que la RATP réduise les coûts de mise à disposition des lignes, ouvrages et installations.

Toutefois, il convient de rappeler que l'article 17 du présent de loi va plus loin que les dispositions en vigueur, d'une part, en demandant à **l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)** de donner son **accord** pour **l'accès** aux lignes et réseaux de la double boucle, et, d'autre part, en précisant que cet accès se fait dans des conditions **objectives**.

Lors du passage du texte en *séance publique*, trois amendements importants ont été adoptés.

Le premier, présenté par le Gouvernement, vise à restreindre au seul niveau **comptable**, et non plus juridique, la **séparation des missions de gestionnaire et celles d'exploitant** de la RATP.

Le deuxième, présenté et défendu par M. Yanick Paternotte, dispose que **l'ARAF** est seulement **consultée** sur l'accès aux lignes et réseaux de la double boucle.

Enfin, le dernier amendement, présenté par Mme Annick Lepetit²⁰, **supprime la référence à l'ARAF** dans la définition des redevances d'accès et d'infrastructures.

IV. Le texte de la commission spéciale

Votre commission spéciale est globalement favorable à la philosophie de cet article essentiel mais a souhaité, sur l'invitation de votre rapporteur, y apporter trois clarifications à travers l'adoption de **trois amendements**.

Le premier **amendement** entend préciser que l'établissement public « Société du Grand Paris » est **propriétaire**, jusqu'à sa **dissolution**, des lignes, ouvrages et installations de la double boucle, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise.

En second lieu, la commission spéciale a adopté un amendement pour combler un oubli du texte, et indiquer que le décret en Conseil d'État, qui précise les conditions d'application du paragraphe I du présent article, devra également aborder la question du matériel roulant.

En dernier lieu, dans la mesure où la loi du 8 décembre 2009 dite ORTF a assigné à la RATP une mission de gestionnaire du réseau de métro et d'une partie du réseau de RER, la commission spéciale a adopté un **amendement** de réécriture du paragraphe III de l'article 17 en ne retenant que les modifications nécessaires à introduire dans l'ordonnance du 7 janvier 1959, à savoir :

- la nécessité que cet accès se fasse dans des **conditions objectives** ;
- les dispositions relatives à la **séparation comptable** entre les activités de gestionnaire et d'exploitant de la RATP, tout en y ajoutant un **délaï réaliste** pour mettre en œuvre ces mesures, à savoir le 1^{er} janvier 2012.

Il convient de remarquer que l'amendement ne revient pas sur la notion de convention de financement pluriannuelle entre le STIF et la RATP, telle qu'elle a été adoptée par la loi ORTF précitée. Par ailleurs, il ne retient pas la compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour contrôler l'accès à la double boucle, car cet organisme, qui à l'heure actuelle n'est toujours pas institué, n'est aujourd'hui compétent que pour le réseau ferroviaire et non pour le réseau de transport urbain.

²⁰ Le même amendement a été présenté par le Gouvernement mais finalement retiré au bénéfice de celui de Mme Annick Lepetit.

(...)

Amendement n°60 du 31 mars 2010 présenté par Mmes ASSASSI et GONTHIER-MAURIN, M. VERA et les membres du Groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche

Article 17

e. Amendements déposés sur le texte de la commission

Amendements rejetés

Supprimer cet article.

Objet

Amendement de conséquence.

Amendement n°61 du 31 mars 2010 présenté par Mmes ASSASSI et GONTHIER-MAURIN, M. VERA et les membres du Groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche

Article 17

Alinéas 5 à 8

Supprimer ces alinéas.

Objet

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que soit découpée l'entreprise publique RATP, à la l'image du processus déjà engagé au sein de la SNCF et qui n'a pas permis de quelconque progrès.

Amendement n° 151 du 1^{er} avril 2010 présenté par Mme BRICQ, MM. CAFFET et ANGELS, Mmes CAMPION et KHIARI, MM. LAGAUCHE, MADEC, MAHÉAS et REPENTIN, Mme TASCA, M. TESTON, Mme VOYNET, MM. BODIN et ASSOULINE, Mme LE TEXIER, M. BADINTER et les membres du Groupe socialiste, apparentés et rattachés

Article 17

I. - Alinéa 2

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Les actes de transfert desdits matériels au Syndicat des transports d'Ile-de-France sont réalisés à titre gratuit. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de ce transfert.

II. - Alinéa 4

Supprimer les mots :

pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que ses matériels

Objet

L'article 17 tel qu'il est rédigé a pour effet de faire supporter aux collectivités membres du Syndicat des transports d'Ile-de-France, à travers le prix du transfert qui sera dû par le Syndicat, la charge financière de la dette contractée par la Société du Grand Paris. Or, aucune ressource nouvelle ou compensation de charges, n'est prévue au profit du Syndicat pour faire face à cette dépense.

L'amendement vise à éviter le financement (par la rémunération ou par le transfert à titre onéreux) de la dette de la Société du Grand Paris par les collectivités locales et à préserver de ce fait leur capacité financière pour le financement des opérations urgentes et prioritaires.

En outre, la rédaction évoque la rémunération de la Société du Grand Paris au titre d'un transfert de propriété des infrastructures alors que, dans les autres dispositions de cet article, la propriété des lignes, ouvrages et installations demeure bien au maître d'ouvrage, qui les confie à la RATP. De même, il est fait référence à la rémunération de la Société du Grand Paris au titre de « l'usage » de ses lignes, ouvrages et installations, alors que, par ailleurs, le III de l'article 17 fixe les principes sous-tendant le calcul de la redevance d'utilisation des infrastructures. Le maintien en l'état de la rédaction du I et du III l'article 17 aboutirait à instaurer une double rémunération pour l'usage d'une même infrastructure, l'une à destination de la SGP, l'autre à destination de la RATP.

Amendement n°152 du 1er avril 2010 présenté par Mme BRICQ, MM. CAFFET et ANGELS, Mmes CAMPION et KHIARI, MM. LAGAUCHE, MADEC, MAHÉAS et REPENTIN, Mme TASCA, M. TESTON, Mme VOYNET, MM. BODIN et ASSOULINE, Mme LE TEXIER, M. BADINTER et les membres du Groupe socialiste, apparentés et rattachés

Article 17

Alinéa 8

I. - deuxième phrase

Supprimer les mots :

à compter du 1^{er} janvier 2012

II. - Compléter cet alinéa par quatre phrases ainsi rédigées :

Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'accès au réseau est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Pour l'exercice de ses missions, le gestionnaire de l'infrastructure perçoit des redevances qu'il établit après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Ces redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

Objet

Les amendements que le rapporteur a soutenu sur cet article auront pour conséquence de permettre à la RATP de percevoir des redevances pour l'utilisation des infrastructures qui dépassent le coût réel de la gestion de ces infrastructures.

Le Gouvernement a souhaité faire de la RATP une régie d'État, au mépris de la logique qu'il défend depuis des années en matière de séparation fonctionnelle des missions de gestionnaires de réseau et d'exploitant du service. Soit. Reste que le STIF ne doit pas pâtir de cette situation en s'acquittant de coûts qui dépasseraient les coûts réels de gestion. C'est le sens de cet amendement : encadrer les activités de la RATP par les instances de régulation et le droit commun.

Amendement n ° 267 du 1^{er} avril 2010 présenté par Mme VOYNET, M. DESESSARD, Mmes BLANDIN et BOUMEDIENE-THIERY et M. MULLER

Article 17

I. - Alinéa 2

Après les mots :

sont transférés

insérer le mot :

gratuitement

II. - Alinéa 4

Rédiger comme suit cet alinéa :

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions dans lesquelles est opéré le transfert de propriété des lignes, ouvrages, installations ainsi que des matériels de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

Objet

Cet amendement vise à ce que soit précisé à quel titre le transfert des matériels sera procédé, afin que la région ne prenne pas en charge tous les frais, notamment le Syndicat des transports d'Île-de-France qui ne bénéficie d'aucune ressource nouvelle ou de compensation de charges.

f. Compte rendu des débats - séance du 9 avril 2010

Article 17

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Gérard Larcher, président de séance. La parole est à M. Michel Billout, sur l'article.

M. Michel Billout. L'article 17 traite de la gestion des infrastructures du Grand huit une fois leur réception actée par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de ces projets, en lieu et place du STIF.

Cette modalité proposée par cet article relatif à la gestion de ce patrimoine confirme le choix opéré dans la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports : les infrastructures sont confiées à la RATP et le matériel roulant au STIF. Cette répartition est en effet issue de l'adoption d'un amendement présenté en catimini à l'Assemblée nationale, qui a conduit à une spoliation du STIF par la cession d'un patrimoine qui est estimé entre 1,5 milliard et 8 milliards d'euros.

Nous l'avons combattue en novembre dernier, nous continuons donc à nous opposer à cette orientation qui constitue un véritable déni de démocratie, *a fortiori* lorsque l'avenir public de la RATP est si incertain.

Sur le fond, nous estimons que cette solution pose problème. Le financement de la gestion du Grand huit va prendre une part importante des ressources du STIF, alors même que celles-ci sont aujourd'hui en souffrance.

Depuis de nombreuses années, par exemple, nous demandons l'augmentation du taux du versement transport. Aujourd'hui, la commission Carrez a abouti à la même conclusion. Quand allez-vous enfin consentir à l'adoption d'une telle mesure ?

Les estimations qui sont aujourd'hui réalisées indiquent que la région et les collectivités territoriales devraient doubler leur versement au STIF pour permettre de financer ce Grand huit.

Nous considérons qu'il existe aujourd'hui d'autres priorités de financement, notamment le plan de mobilisation des transports en Île-de-France de 18 milliards d'euros, dont la mise en œuvre demeure plus qu'incertaine.

Nous craignons donc que ce Grand huit, dont la pertinence n'est pas prouvée, n'absorbe l'ensemble des ressources du STIF, au détriment du reste. Or, aujourd'hui, il existe un besoin immense en termes de régénération et d'entretien. Les réseaux sont saturés et vétustes - cela a été rappelé à de nombreuses reprises -, et le matériel est souvent défectueux malgré les efforts réels de la région. De quelle marge de manœuvre disposera le STIF pour faire ces nécessaires investissements ?

Rien ne sert d'inaugurer à grand renfort médiatique la naissance d'un nouveau projet, alors même que les conditions actuelles sont si mauvaises en raison du désengagement massif de l'État. Les Franciliens n'ont pas besoin de savoir qu'il existera dans quinze ans de nouvelles lignes, ils ont besoin que leurs problèmes quotidiens de transports soient rapidement résolus.

Qu'a fait l'État pendant tout ce temps, si ce n'est se désinvestir, organiser les conditions de la mise en concurrence des transporteurs et des modes de transports entre eux ? Vous voyez aujourd'hui les conséquences particulièrement négatives de cette conception libérale de la gestion des services publics de transports urbains. Or vous souhaitez aller encore plus loin.

À l'inverse des remises en cause actuelles de la séparation entre RFF et la SNCF, qui n'a pas, loin s'en faut, fait la démonstration qu'elle constituait un progrès, vous prônez dans cet article le même schéma pour la RATP, en séparant les activités d'opérateur de celles de gestionnaire d'infrastructures.

En outre, nous savons très bien que cette séparation, même comptable, est toujours le prélude à l'ouverture à la concurrence. Or, dans la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, cette ouverture à la concurrence pour le métro n'est prévue qu'en 2039.

Pourquoi un tel zèle, surtout qu'en aucune manière le règlement OSP n'imposait cette mise en concurrence ? Pourquoi ne pas avoir contraint la RATP à limiter ses activités à la région parisienne ? Est-il si important de lui permettre de se développer à l'international pour se comporter comme n'importe quel opérateur privé ? Comment ne pas voir qu'une telle conception va nécessairement aboutir à une guerre fratricide entre la SNCF et la RATP ?

Je vous demande, mes chers collègues, un peu de pragmatisme et de sérieux sur ces questions. Ne prenons pas de décisions avant que toutes les hypothèses soient instruites et gardons-nous de démanteler encore un peu plus le service public des transports urbains.

M. le président. L'amendement n° 60, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Il s'agit d'un amendement de conséquence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. L'article 17 nous paraît tout à fait important. Il règle le problème du fonctionnement de l'exploitation lorsque le réseau sera constitué.

Quant à l'avenir de la RATP, celle-ci est devenue - son président nous l'a affirmé lorsque nous l'avons auditionné -, grâce à son potentiel technique, à ses ingénieurs et à ses travaux de recherche, un consultant et un opérateur très important dans un certain nombre de réseaux de grandes villes européennes et américaines. L'idée de restreindre strictement l'activité de la RATP à la région d'Île-de-France participe d'une conception que la commission ne partage pas.

Par conséquent, elle est opposée à cet amendement de suppression de l'article.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. Même position, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 267, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 2

Après les mots :

sont transférés

insérer le mot :

gratuitement

II. - Alinéa 4

Rédiger comme suit cet alinéa :

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions dans lesquelles est opéré le transfert de propriété des lignes, ouvrages, installations ainsi que des matériels de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

La parole est à Mme Dominique Voynet.

Mme Dominique Voynet. L'article 17 est rédigé d'une façon ambiguë, qui a fait couler beaucoup d'encre et a suscité bien des paroles en commission, et déjà dans cet hémicycle. Je pense notamment à l'interprétation du sens du mot « confiés » : « les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens ».

Voilà qui mérite d'être interprété, surtout quand quelques lignes plus loin, il est prévu qu'un décret en Conseil d'État précise notamment les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris « pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations [...] ». Les choses ne sont pas claires.

En tout cas, ce qui est clair, c'est que subsiste une ambiguïté quant au financement du réseau et des matériels, dont vous nous avez assuré, à maintes reprises, qu'il ne serait pas supporté par les collectivités. Le texte n'affiche pas explicitement la volonté de faire payer par le STIF les matériels roulants qui lui seraient transférés. Il ne permet pas non plus de rassurer totalement le STIF. C'est pourquoi nous proposons, par l'amendement n° 267, de préciser que les matériels roulants sont transférés « gratuitement » en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Par ailleurs, il nous semble également indispensable de préciser les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris. En effet, nous ne savons pas qui va percevoir les redevances pour l'usage du réseau. S'agit-il de la RATP ? S'agit-il de la Société du Grand Paris ? S'agit-il de faire payer deux fois au Syndicat des transports d'Île-de-France l'usage ou le transfert de propriété des lignes et ouvrages ? À cette heure, personne ne le sait !

Voilà pourquoi nous proposons - et c'est l'objet de la seconde partie de l'amendement - qu'un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de l'article 17, notamment les conditions dans lesquelles serait opéré le transfert de propriété des lignes, sans préjuger la mise en place d'une rémunération de la Société du Grand Paris.

M. le président. L'amendement n° 151, présenté par Mme Bricq, MM. Caffet et Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 2

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Les actes de transfert desdits matériels au Syndicat des transports d'Île-de-France sont réalisés à titre gratuit. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de ce transfert.

II. - Alinéa 4

Supprimer les mots :

pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que ses matériels

La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. L'article 17, tel qu'il est rédigé, a pour effet de faire supporter aux collectivités membres du Syndicat des transports d'Île-de-France, à travers le prix du transfert qui sera dû par le Syndicat, la charge financière de la dette contractée par la Société du Grand Paris.

Or, monsieur le secrétaire d'État, lors de la discussion générale, vous nous avez assuré que le financement du réseau ne serait en aucun cas assumé par les collectivités.

Aux termes de la rédaction actuelle de l'article 17, il est vrai que le paiement du transfert du matériel en pleine propriété au STIF n'est pas explicitement prévu, mais il n'est pas non plus exclu. Un doute subsiste. C'est pourquoi nous tenons à préciser que le transfert s'effectuera à titre gratuit. Nous voulons éviter formellement le financement du réseau par la rémunération ou par le transfert à titre onéreux de la dette de la Société du Grand Paris.

La rédaction de l'alinéa 4 de l'article 17 pose également problème. Cet alinéa évoque la rémunération de la Société du Grand Paris pour l'usage ou le transfert de propriété des infrastructures, alors que, selon les autres dispositions de ce même article, la propriété des lignes, ouvrages et installations sera confiée à la RATP. Qui percevra les redevances pour usage de réseau ? Est-ce que ce sera la RATP ? la SGP ? les deux ? L'affaire est d'importance. Ce sont ces deux instances qui fixeront le montant des redevances, sans que le Gouvernement ait envisagé - ce qui nous choque - un quelconque contrôle de la part des services compétents, je veux parler de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'ARAF.

Monsieur le secrétaire d'État, si l'annonce que vous nous avez faite lors de la discussion générale est juste, le moment est venu de la concrétiser en précisant que le transfert aura lieu à titre gratuit et en nous donnant des précisions sur la perception des redevances. Qui les percevra ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. L'article 17 prévoit les modalités de propriété des lignes et des installations ainsi que les mécanismes de transfert de propriété des matériels. Si le transfert de l'outil lui-même - lignes, tunnels, voies de surface, etc. - est gratuit, lors de la dissolution de la Société du Grand Paris, le transfert des matériels doit être effectué à titre onéreux. Son coût sera évalué au moment où ce transfert sera effectué, car c'est la Société du Grand Paris qui aura fait l'acquisition du matériel roulant, bien sûr après discussion avec le STIF.

Pour ces deux raisons, la commission est défavorable aux amendements n^{os} 267 et 151.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. La ligne de métro automatique est un système de transport. Cela englobe non seulement l'organisation du système, mais aussi le matériel roulant. C'est un tout. Voilà pourquoi la Société du Grand Paris devra acheter le matériel roulant.

Pour désigner ultérieurement l'exploitant, le STIF, après transfert des installations pour exploitation, devra mettre à la disposition de l'exploitant le matériel roulant. Je rejoins les propos du rapporteur.

Les coûts d'exploitation de ce type de réseau ne sont aucunement comparables à ceux des lignes de métro classiques. L'Union internationale des transports publics, en s'appuyant notamment sur des exemples français, à Paris ou à Lyon, estime que cette technologie permet une économie de 50 % des coûts de fonctionnement de l'infrastructure. C'est une manière d'évoquer par anticipation la question des coûts d'exploitation.

Par ailleurs, en régime de croisière, ce réseau devrait transporter de l'ordre de trois millions de voyageurs chaque jour. Cela signifie que cet investissement générera mécaniquement une augmentation sensible des recettes tarifaires du STIF.

L'objectif visé est l'équilibre des coûts de fonctionnement par les recettes tarifaires mécaniquement engendrées par l'infrastructure.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement, comme la commission, émet un avis défavorable sur les deux amendements.

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

Mme Nicole Bricq. Je ne veux pas entamer une discussion sur les finances. Monsieur le secrétaire d'État, vous me répondez que le STIF s'en sortira car, en raison d'un « effet volume », il se rattrapera sur les tarifs. Or la question n'est pas là, je vous ai interrogé sur le transfert.

Monsieur le rapporteur, vous avez dit qu'une partie du transfert sera gratuite et une autre évaluée. Je voudrais tout de même vous rappeler que, lors du transfert de la compétence au STIF en 2006 - vous aviez été nommé médiateur pour évaluer le coût de cette mesure - les discussions ont duré des mois et que l'évaluation a été source de contentieux et de retards. En l'occurrence, un problème se posera forcément, et vous le savez. D'ores et déjà, vous inscrivez en quelque sorte dans la loi un futur contentieux.

Vous demandez au STIF, à la région, aux huit départements qui ont voté le plan de mobilisation des transports de la région d'Île-de-France d'assumer le coût d'un investissement auquel ils n'ont absolument pas été associés. Nous en sommes au même point, après plusieurs jours et des centaines d'heures de discussion...

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 267.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 151.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 61, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du Parti de gauche, est ainsi libellé :

Alinéas 5 à 8

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Les alinéas 5 à 8 de l'article 17, qui ont été réécrits lors de l'examen du projet de loi par la commission, prévoient de dissocier le gestionnaire des infrastructures et l'exploitant des services de transport, appelés à devenir, comme RFF et la SNCF, deux entités juridiques étanches. Nous savons que cette séparation, qui modifie profondément la nature juridique de la RATP, annonce, à moyen terme, la privatisation de cette dernière.

L'article 17 va mettre à mal l'entreprise publique, leader en matière d'ingénierie, de construction d'ouvrages d'art et de gestion des réseaux de transports urbains.

Rappelons que ce choix n'est pas imposé par le droit communautaire. En effet, un cloisonnement des comptes serait suffisant au sein de la RATP. On ne peut pourtant pas dire que la séparation opérée, sur le même modèle, entre la SNCF et RFF voilà douze ans ait été de nature à améliorer la qualité du service public des transports !

Parce que nous sommes fermement opposés à ce que l'activité de gestionnaire du réseau de métro francilien soit juridiquement séparée de celle d'exploitant, nous vous demandons, mes chers collègues, d'adopter cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 152, présenté par Mme Bricq, MM. Caffet et Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 8

I. - deuxième phrase

Supprimer les mots :

à compter du 1^{er} janvier 2012

II. - Compléter cet alinéa par quatre phrases ainsi rédigées :

Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'accès au réseau est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Pour l'exercice de ses missions, le gestionnaire de l'infrastructure perçoit des redevances qu'il établit après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Ces redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. Nous souhaitons que soit inscrit dans la loi le fait que l'accès au réseau soit assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, et qu'un contrôle puisse être assuré par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Nous souhaitons également préciser que les redevances sont établies après avis de cette même autorité et qu'elles ne couvrent que les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire de l'infrastructure.

Nous sommes animés par un souci de transparence et de clarté. Il n'y a aucune raison de se soustraire à ce qui a été inscrit dans la loi il n'y a pas si longtemps pour ce qui concerne le ferroviaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. En ce qui concerne l'amendement n° 61, il est évident que, pour des raisons de contrôle et de transparence, la comptabilité des activités de gestion et d'exploitation du réseau doit être séparée. C'était d'ailleurs prévu dans l'ordonnance du 7 janvier 1959, qui dispose qu'une convention pluriannuelle « établit de façon objective et transparente, la structure et la répartition des coûts ». On ne peut donc pas supprimer cette référence. Aussi, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

Quant à l'amendement n° 152 présenté par Mme Bricq et qui est plus compliqué, il ne faut pas trop demander à la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires. La convention pluriannuelle prévue, simple à mettre en place, permettra de couvrir l'ensemble des coûts liés au fonctionnement du réseau. À cet égard, le projet de loi est satisfaisant. Par ailleurs, à ce stade du débat, ne faisons pas un procès d'intention à la RATP dont les comptes sont parfaitement vérifiés grâce à de nombreux mécanismes de contrôle. Par conséquent, la commission est également défavorable à cet amendement.

Mme Nicole Bricq. Le contrôle de la Cour des comptes n'est pas clair !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. L'amendement n° 61 soulève un problème de séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

Quant à l'amendement n° 152, une convention passée entre le STIF à la RATP fixera la rémunération de cette dernière en tant que gestionnaire d'infrastructure, c'est-à-dire pour la maintenance et la régulation du trafic.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 152.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

g. Texte n°87 modifié par le Sénat le 26 avril 2010

Article 17

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Commission mixte paritaire

a. Projet de loi n° 2454, modifié par le Sénat, déposé le 27 avril 2010

Article 17

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Rapport n° 2547 AN et n° 491 Sénat de M. Albarello et M. Fourcade, déposé le 20 mai 2010

Examen des dispositions du projet de loi restant en discussion

Article 2 - Le réseau de transport public du Grand Paris

L'amendement rédactionnel n°2 est adopté.

M. Yves Albarello. - L'objet de l'amendement n°103 est de boucler définitivement la liaison entre les deux aéroports internationaux de Roissy et d'Orly.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. - Favorable.

Mme Nicole Bricq - L'un des deux rapporteurs est également administrateur du STIF. Défendre ce projet de loi est, pour lui, quelque peu acrobatique.

L'amendement n°103 est adopté, les socialistes s'abstenant.

M. Yves Albarello, rapporteur. - L'amendement n° 3 tend à développer l'intermodalité des transports par l'instauration d'un système de paiement unique pour les transports et le parking.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. - J'ajoute, pour faire écho à l'observation de Nicole Bricq, que nous avons pris soin de préciser dans cet amendement : « sans préjudice des compétences du STIF ».

M. Yves Albarello, rapporteur. - Quant à moi, je préciserai que j'ai été nommé administrateur du STIF à la suite de la démission de Gilles Carrez et seulement après avoir rapporté le texte à l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 3 est adopté, les socialistes s'abstenant.

Les amendements rédactionnels n°22 et 23 sont adoptés à l'unanimité.

Mme Annick Lepetit. - Sans relancer le débat, nos amendements ont pour but de réhabiliter le STIF, dont la mission première, je le rappelle, est d'organiser les transports en Île-de-France. L'amendement n° 79 prévoit que le schéma d'ensemble du réseau d'ensemble du Grand Paris devra être approuvé par le STIF.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. - Dans un souci de clarté, nous avons voulu que l'article 2 concerne le seul schéma d'ensemble tandis que les consultations, dont celle du STIF, sont prévues à l'article 3. Avis défavorable.

M. Yves Albarello, rapporteur. - L'association du STIF au schéma a été introduite à mon initiative à l'Assemblée nationale alors que je n'étais pas encore administrateur du syndicat.

Mme Annick Lepetit. - Soit. Mais le but de cet amendement est de donner au STIF les moyens de remplir sa mission première d'organisation des transports. D'autant que, à l'article 7 du texte du Sénat, il est indiqué que la Société du Grand Paris veillera sur les décisions du STIF. Il serait donc bon de rétablir un équilibre.

L'amendement n°79 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n°24 est adopté à l'unanimité.

(...)

Article 17 - Gestion des nouvelles lignes et des nouveaux réseaux du Grand Paris

Mme Annick Lepetit. - L'amendement n° 89 tend à rétablir à la rédaction de l'Assemblée nationale. Si nous maintenons la suppression opérée par le Sénat, la Double boucle échapperait au contrôle de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARAF) créée par le même Gouvernement dans la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires du 8 décembre dernier.

M. Yves Albarello, rapporteur. - Défavorable. Lorsque le présent texte a été examiné à l'Assemblée nationale, la loi que vous citez ne s'appliquait pas encore. Aujourd'hui, elle est en vigueur et le Sénat a mis en cohérence les deux textes.

L'amendement n° 89 n'est pas adopté.

L'amendement rédactionnel n° 55 est adopté.

L'article 17 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la CMP.

(...)

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte adopté par le Sénat
Article 17	Article 17
I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.	I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. <u>L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.</u>
Alinéa supprimé. Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Île-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1 ^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.	Suppression maintenue Alinéa sans modification

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

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

III. - ~~Après le deuxième~~ alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, ~~il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. ~~Pour satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et 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, les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Île de France sont exercées par la Régie autonome des transports parisiens, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. À 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 Île de France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. Elle adapte les lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité. Elle prend en compte les besoins de la défense. L'accès à ces lignes et réseaux est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, après consultation de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. À l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, le gestionnaire de l'infrastructure établit les redevances d'accès et d'utilisation de l'infrastructure dans des conditions prenant en compte de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts. Les~~~~

Alinéa sans modification

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

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

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

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

~~redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.→~~

(...)

**TEXTE ÉLABORÉ
PAR LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE**

(...)

Article 17

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Assemblée nationale

a. Compte-rendu des débats AN - 1^{ère} séance du 26 mai 2010

(...)

M. Yves Albarello, rapporteur de la commission mixte paritaire. (...)

À l'occasion de la première lecture, grâce au rôle joué par la commission des lois et son rapporteur Jacques-Alain Bénisti, ainsi que par la commission des affaires économiques et son rapporteur le président Patrick Ollier, notre assemblée avait pu apporter au texte du Gouvernement de nombreuses améliorations. J'en cite quelques-unes parmi les plus significatives : mention d'une offre de logements géographiquement et socialement adaptée à l'article 1^{er} ; fixation d'un objectif de résorption des déséquilibres territoriaux et sociaux au même article ; clarification du mode de financement de la double boucle, nécessité de l'interconnexion

entre les réseaux franciliens et développement de l'intermodalité autour des gares à l'article 2 ; amélioration des conditions d'organisation du débat public à l'article 3 ; renforcement de la légitimité de la société du Grand Paris aux articles 7 et 8 ; soumission des marchés aux règles du droit commun de la concurrence et de la publicité à l'article 14 ; dissociation des comptabilités de la RATP à l'article 17 ; amélioration des règles applicables aux contrats de développement territorial à l'article 18.

(...)

M. Yves Albarello, rapporteur.

Respectueux des pouvoirs de l'Etat et des prérogatives des collectivités territoriales, il permettait la réalisation par l'Etat d'un grand projet d'intérêt national, sans bafouer l'esprit de décentralisation qui a inspiré de manière continue nos trois Républiques depuis 1870. (...)

Mme Annick Lepetit.

Il est tout aussi inquiétant de constater que votre projet marque, **pour la première fois en trente ans, un vrai recul de la décentralisation. Une institution démocratique, légitime et compétente existe déjà pour planifier de nouvelles constructions de lignes de transports en commun : le syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, que vous ne citez quasiment jamais.** Grâce aux amendements que nous avons portés en commun, le nom du STIF apparaît au moins dans le projet, ce qui n'était pas le cas au départ. (...)

Visiblement, le STIF souffre d'un défaut important à vos yeux : il est dirigé par un socialiste. Du coup, **vous inventez cette société du Grand Paris qui dépouille le STIF de certaines de ses prérogatives mais lui confie en revanche des charges nouvelles, non estimées à ce jour. Ainsi, le STIF ne pourra rendre qu'un avis consultatif sur le schéma de transport du Grand Paris alors qu'il est en charge des autres transports en commun de la région, ce qui n'a pas vraiment de sens.** (...) Vous avez même aggravé le texte sur ce point depuis son passage dans cet hémicycle. **L'article 7** dispose en effet que la Société du Grand Paris veillera « au maillage cohérent du territoire au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ». **Vous permettez par conséquent à la Société du Grand Paris d'empiéter encore davantage sur les compétences du STIF,** limitant ainsi ses capacités de décision, mais lui laissant gérer seul le coût de ces transports supplémentaires. (...)

Vote sur l'ensemble

M. Marc Laffineur, président de séance. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

L'ensemble du projet de loi est adopté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

b. Texte adopté par l'AN le 26 mai 2010 n° 468

Article 17

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sénat

La disposition n'a pas fait l'objet de discussion spécifique.

C. Texte adopté n° 111 par le Sénat le 27 mai 2010

- Article 7

I. - Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

II. - L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 19, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. À cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

III. - Sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

IV. - L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 21.

V. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction.

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

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris.

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

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

VI. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à V.

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

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

- Article 19

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. Le contrat comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

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

- Article 20

I. - Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

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

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

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