

N° 48

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 octobre 2016

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires économiques (1) sur la proposition de loi de M. Christian FAVIER et plusieurs de ses collègues visant à **garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express**,*

Par Mme Sophie PRIMAS,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Claude Lenoir, *président* ; Mmes Élisabeth Lamure, Delphine Bataille, MM. Alain Bertrand, Martial Bourquin, Gérard César, Alain Chatillon, Daniel Dubois, Joël Labbé, Michel Le Scouarnec, Yannick Vaugrenard, *vice-présidents* ; M. Marc Daunis, Mme Valérie Létard, M. Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Gérard Bailly, Jean-Pierre Bosino, Henri Cabanel, François Calvet, Roland Courteau, Alain Duran, Mmes Frédérique Espagnac, Dominique Estrosi Sassone, M. Daniel Gremillet, Mme Annie Guillemot, MM. Michel Houel, Serge Larcher, Jean-Jacques Lasserre, Daniel Laurent, Philippe Leroy, Mmes Marie-Noëlle Lienemann, Anne-Catherine Loisier, MM. Michel Magras, Franck Montaugé, Robert Navarro, Jackie Pierre, Ladislav Poniatowski, Mme Sophie Primas, MM. Yves Rome, Henri Tandonnet.

Voir les numéros :

Sénat : 467 (2015-2016) et 49 (2016-2017)

SOMMAIRE

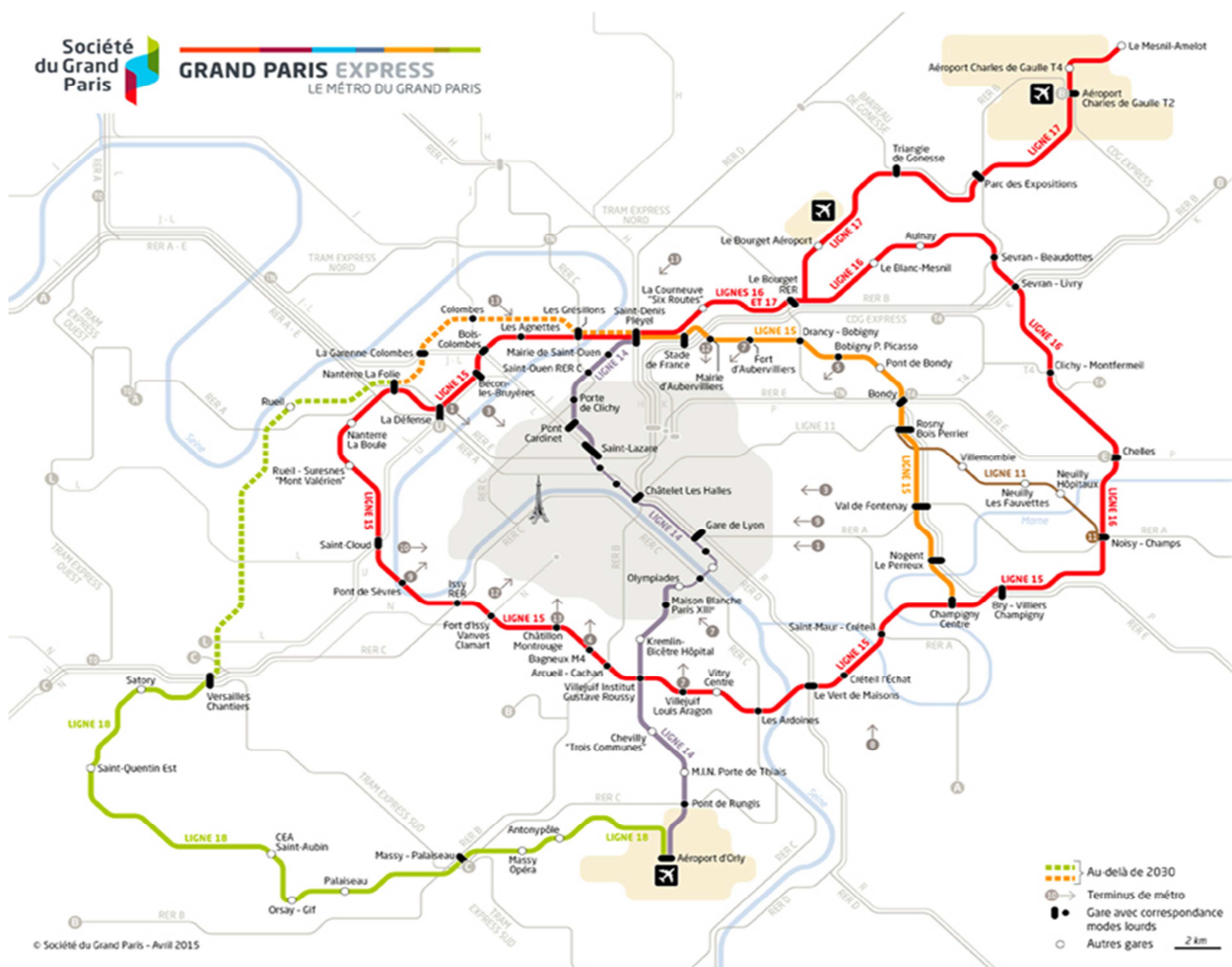
	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS.....	7
A. L'OBJECTIF DE CONSTRUCTION DE 70 000 LOGEMENTS SOCIAUX EN ILE- DE-FRANCE.....	7
B. LA CONTRIBUTION DES PÉRIMÈTRES DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS À L'OBJECTIF DE CONSTRUCTION DE 70 000 LOGEMENTS.....	8
C. LE RÔLE D'AMÉNAGEUR DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS.....	8
II. LA PROPOSITION DE LOI : RENFORCER LA MIXITÉ SOCIALE AUX ABORDS DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS	9
III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : NE PAS ADOPTER UN DISPOSITIF UNIFORMISÉ ET CONTRAIGNANT QUI POURRAIT NE PAS FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE	10
A. UN DISPOSITIF UNIFORMISÉ ET TRÈS CONTRAIGNANT	10
B. UN DISPOSITIF QUI POURRAIT AVOIR L'EFFET INVERSE DE CELUI RECHERCHÉ EN NE FAVORISANT PAS LA MIXITÉ SOCIALE OU EN NE PERMETTANT PAS LA RÉALISATION DE L'OPÉRATION	11
C. UN DISPOSITIF À REBOURS DES DISPOSITIFS ACTUELS QUI PRIVILÉGIENT LA DISCUSSION AVEC LES ÉLUS LOCAUX.....	17
D. UNE VIGILANCE À MAINTENIR QUANT À LA CONSTRUCTION DE BUREAUX ET AUX PHÉNOMÈNES DE SPÉCULATION FONCIÈRE.....	18
EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE.....	19
• <i>Article unique</i> (article 1 ^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) Construction de logements sociaux aux abords des gares du Grand Paris Express.....	19
EXAMEN EN COMMISSION.....	21
Liste des personnes auditionnées	29
TABLEAU COMPARATIF	31

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a défini « Le Grand Paris » comme « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. »

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dénommé « Grand Paris Express » comprenant 68 gares et sur des contrats de développement territorial lesquels participent à l'objectif de construction de 70 000 logements chaque année.



Source : site internet Société du Grand Paris

Si le projet du Grand Paris Express est principalement un projet de transport public, notre collègue Christian Favier et les membres du groupe Communiste Républicain et Citoyen rappellent qu'il s'agit également « *d'un projet d'aménagement non seulement pour les territoires directement concernés, mais également pour l'ensemble de la région francilienne* ».

Estimant que la réalisation de l'objectif de 70 000 logements par an était incertaine et pour éviter que les mutations urbaines liées au Grand Paris Express ne conduisent à ce que « *les couches populaires soient rejetées à la périphérie des centres urbains* », nos collègues ont souhaité « *réguler les constructions nouvelles dans les périmètres de ces gares* ». Tel est le sens de la proposition de loi n° 467 (2015-2016) visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express, soumise à l'examen de votre commission des affaires économiques.

Votre rapporteur a estimé, qu'au regard des demandes de logement social en Ile-de-France –évaluées à 672 143 fin septembre 2016, soit 34 % de la demande nationale- et aux enjeux que pouvaient susciter les emprises foncières autour de ces gares, les élus devaient être attentifs aux constructions de logements dans les périmètres situés autour de ces gares.

Cependant, elle a considéré que l'édiction d'une nouvelle règle contraignante qui pourrait avoir l'effet inverse de celui qui est recherché, en favorisant la construction de logements sociaux dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville ou dans des quartiers comportant déjà de nombreux logements sociaux, n'était pas souhaitable. Elle a en revanche jugé nécessaire de demeurer attentif aux effets d'une mixité fonctionnelle et aux phénomènes de spéculation foncière.

Lors de sa réunion du mercredi 19 octobre 2016, la commission n'a pas adopté de texte sur la proposition de loi n° 467 (2015-2016) visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

A. L'OBJECTIF DE CONSTRUCTION DE 70 000 LOGEMENTS SOCIAUX EN ILE-DE-FRANCE

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a fixé un objectif de construction de 70 000 logements par an « géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France ».

Cet objectif de 70 000 logements résulte de l'addition de trois éléments :

- 35 000 logements pour répondre aux besoins de la population actuelle, répartis de façon homogène sur le territoire selon un taux moyen de construction annuel équivalent à 0,66 % du parc existant, proche du taux constaté ; ce total correspond au point mort régional, défini comme : « le nombre de logements à construire chaque année dans une commune pour maintenir le volume de sa population, compenser la baisse de la taille des ménages, renouveler une partie de son parc et permettre une certaine fluidité des parcours résidentiels » ;

- 25 000 logements correspondant aux objectifs de croissance économique du SDRIF, répartis en fonction du potentiel de développement des territoires, lui-même évalué selon deux facteurs : l'un d'attractivité (économie, transports en commun, foncier urbanisable, intérêt national et régional du territoire) et l'autre de limitation (environnement, limitation de l'étalement urbain, risques et nuisances) ;

- 10 000 logements enfin pour accompagner le Grand Paris et notamment le développement lié aux nouveaux réseaux de transport.

Source : rapport de la Cour des comptes, le logement en Île-de-France : donner de la cohérence à l'action publique, avril 2015, page 40

La répartition de cet objectif de 70 000 logements est précisée dans plusieurs documents de planification. Ainsi, le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a été modifié afin de prendre en compte ce nouvel objectif et a fixé à 30% la part des logements sociaux à atteindre sur le parc en 2030. Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) en Ile-de-France, dans le respect des orientations du SDRIF, est chargé de répartir plus finement l'effort de production de logements et de logements locatifs sociaux pour chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI) en tenant compte des besoins.

En outre, les **contrats de développement territorial**, conclus entre le préfet de région et les communes et les EPCI fixent, en application l'article 21 de la loi relative au Grand Paris précitée, des objectifs « *en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, y compris en matière d'économie sociale et solidaire, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles* ». Ils doivent concourir à la réalisation de l'objectif précité de construction de 70 000 logements et ainsi contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain.

Au regard d'un diagnostic spécifique sur la situation locale en matière de logement et de logement social, ces contrats précisent **le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser sur les territoires concernés et qui ne peuvent être inférieurs à ceux prévus dans le cadre du programme local de l'habitat.**

B. LA CONTRIBUTION DES PÉRIMÈTRES DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS À L'OBJECTIF DE CONSTRUCTION DE 70 000 LOGEMENTS

Lors de l'examen de la loi sur le Grand Paris, le Sénat, conscient des enjeux liés aux emprises foncières qui pourraient se libérer et être utilisées pour construire des logements sociaux autour de ces gares, a adopté une disposition spécifique pour les opérations menées dans ces périmètres.

Ainsi, l'article 24 de la loi relative au Grand Paris précise que dans les communes soumises aux obligations de construction de logements sociaux en Ile-de-France en application de la loi SRU¹, **les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares du Grand Paris Express doivent prévoir la réalisation de logements pour contribuer à l'atteinte des objectifs de construction de logements sociaux.**

En outre, selon les informations transmises par les représentants de la Société du Grand Paris à votre rapporteur, **la quasi-totalité des gares du réseau serait couverte par un contrat de développement territorial, lequel doit indiquer le pourcentage de logements, et de logement sociaux, à réaliser.**

C. LE RÔLE D'AMÉNAGEUR DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

La Société du Grand Paris, établissement public à vocation industrielle et commerciale, créée par la loi relative au Grand Paris, est chargée d'élaborer le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation.

¹ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

Elle **peut réaliser des opérations d'aménagement ou de construction.** Cependant, lorsque ces opérations sont conduites sur le périmètre de communes signataires d'un contrat de développement territorial, elle ne peut réaliser ces opérations que si le contrat l'a prévu.

En l'absence de contrat de développement territorial, les opérations d'aménagement situées dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris sont conduites par la société du Grand Paris, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés.

Pour mener sa mission d'aménagement et de construction, la Société du Grand Paris exerce les compétences des établissements publics d'aménagement.

II. LA PROPOSITION DE LOI : RENFORCER LA MIXITÉ SOCIALE AUX ABORDS DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

Dans l'exposé des motifs de leur proposition de loi, nos collègues du groupe Communiste Républicain et Citoyen font part de leur crainte que l'objectif de 70 000 logements par an en Ile-de-France ne soit pas atteint en raison des « *bouleversements institutionnels en cours* » et de la réduction des financements publics.

En outre, ils souhaitent limiter les « *risques spécifiques liés à la spéculation foncière autour des gares* » après avoir constaté « *l'appétit des promoteurs immobiliers pour construire des logements d'un standing non accessible au plus grand nombre* » et ainsi garantir que les logements construits dans ces quartiers seront accessibles aux personnes aux revenus les plus modestes.

En conséquence, ils proposent :

- d'affirmer explicitement que les contrats de développement territorial contribuent à l'objectif de mixité sociale ;

- et surtout d'obliger dans un périmètre de 400 mètres autour des gares nouvelles du Grand Paris que toute opération de construction d'immeubles collectifs de plus de douze logements ou de plus de 800 mètres carrés de surface de plancher, comprenne au moins 30 % de logements locatifs sociaux, hors logements financés avec un prêt locatif social (PLS).

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : NE PAS ADOPTER UN DISPOSITIF UNIFORMISÉ ET CONTRAIGNANT QUI POURRAIT NE PAS FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE

Sur la proposition de nos collègues consistant à affirmer explicitement que les contrats de développement territorial contribuent à l'objectif de mixité sociale, votre rapporteur a considéré que s'il n'est pas explicitement indiqué que les contrats doivent contribuer à la mixité sociale, tel est le cas implicitement puisque ces contrats doivent concourir à la construction de logements « socialement » adaptés et doivent indiquer le taux de logement et en particulier de logements sociaux à construire dans le périmètre concerné. Sur la seconde proposition de nos collègues, votre rapporteur a estimé que cette proposition posait plusieurs difficultés exposées ci-après.

A. UN DISPOSITIF UNIFORMISÉ ET TRÈS CONTRAIGNANT

Le dispositif de la proposition de loi est très proche de celui prévu à l'article L. 111-24 du code de l'urbanisme pour les communes qui font l'objet d'un arrêté de carence pour non-atteinte des objectifs de constructions de logements sociaux en application de la loi SRU et qui prévoit que *« dans toute opération de construction d'immeubles collectifs de plus de douze logements ou de plus de 800 mètres carrés de surface de plancher, au moins 30 % des logements familiaux sont des logements locatifs sociaux définis à l'article L. 302-5 dudit code, hors logements financés avec un prêt locatif social. L'autorité administrative compétente de l'État, sur demande motivée de la commune, peut déroger à cette obligation pour tenir compte de la typologie des logements situés à proximité de l'opération »*.

Cependant, il s'en distingue sur deux aspects.

D'une part, le dispositif proposé **s'applique à l'ensemble des périmètres des gares du Grand Paris Express qu'ils soient situés dans une commune carencée ou non**. Ainsi, les communes qui auraient atteint leur taux de logements sociaux ou qui respecteraient leur objectif de construction de logements sociaux lors de chaque triennat, se verraient appliquer sur une partie de leur territoire des dispositions très contraignantes qui sont **actuellement prévues à titre de sanction pour des communes n'ayant pas atteint leur objectif de réalisation de logements sociaux**.

D'autre part, le dispositif proposé **n'a pas repris la possibilité pour l'autorité administrative compétente de l'État de pouvoir déroger, sur demande motivée de la commune, à l'obligation pour certaines opérations de comprendre au moins 30% de logements sociaux hors logements financés par un PLS, pour tenir compte de la typologie des logements situés à proximité de l'opération**. Ainsi, pour les communes carencées, le dispositif proposé conduit à instaurer une différence de traitement entre les quartiers

d'une même commune carencée : dans le périmètre des gares, la commune carencée ne pourra pas tenir compte de la typologie des logements situés à proximité de l'opération, tandis qu'elle pourra le faire pour le reste de son territoire.

B. UN DISPOSITIF QUI POURRAIT AVOIR L'EFFET INVERSE DE CELUI RECHERCHÉ EN NE FAVORISANT PAS LA MIXITÉ SOCIALE OU EN NE PERMETTANT PAS LA RÉALISATION DE L'OPÉRATION

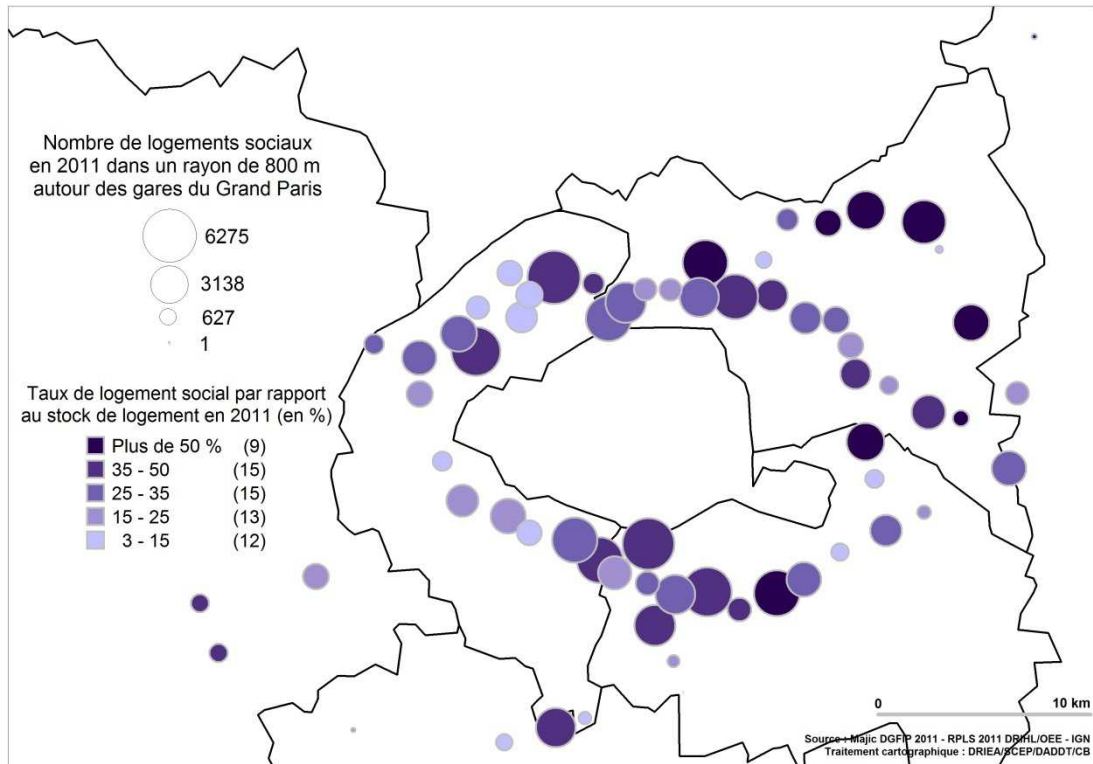
En ne permettant aucune dérogation, le dispositif proposé ne permet pas de prendre en compte la réalité locale et pourrait dans certains cas se révéler contraire à l'objectif recherché par nos collègues en ne favorisant pas la mixité sociale.

En effet, comme le montrent les cartes et le tableau reproduits ci-dessous, vingt-cinq périmètres de gare¹ comptent moins de 25 % de logements sociaux. Dans les autres périmètres, le taux varie entre 25 % et 83 % de logements sociaux. En outre, environ une vingtaine de gare sont situées dans des communes n'ayant pas atteint 25 % de logements sociaux.

Ainsi, la disposition proposée **conduirait à augmenter le nombre de logements sociaux dans les périmètres des gares dans lesquels le nombre de logements sociaux est déjà très important**. Tel serait le cas par exemple pour la gare d'Aulnay dans le périmètre de laquelle on compte 83 % de logements sociaux, pour la gare Le Vert de Maisons dans le périmètre de laquelle on compte 59 % de logements sociaux, ou encore celle de Val de Fontenay dans le périmètre de laquelle on compte 53 % de logements sociaux.

¹ Hors stations non concernées en raison de leur localisation (dans un aéroport par exemple)

Taux de logement sociaux calculés à partir des stocks de logements dans un cercle de 800 m autour des futures gares (2011)¹



Source : Lettre n° 3 de l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris – novembre 2014

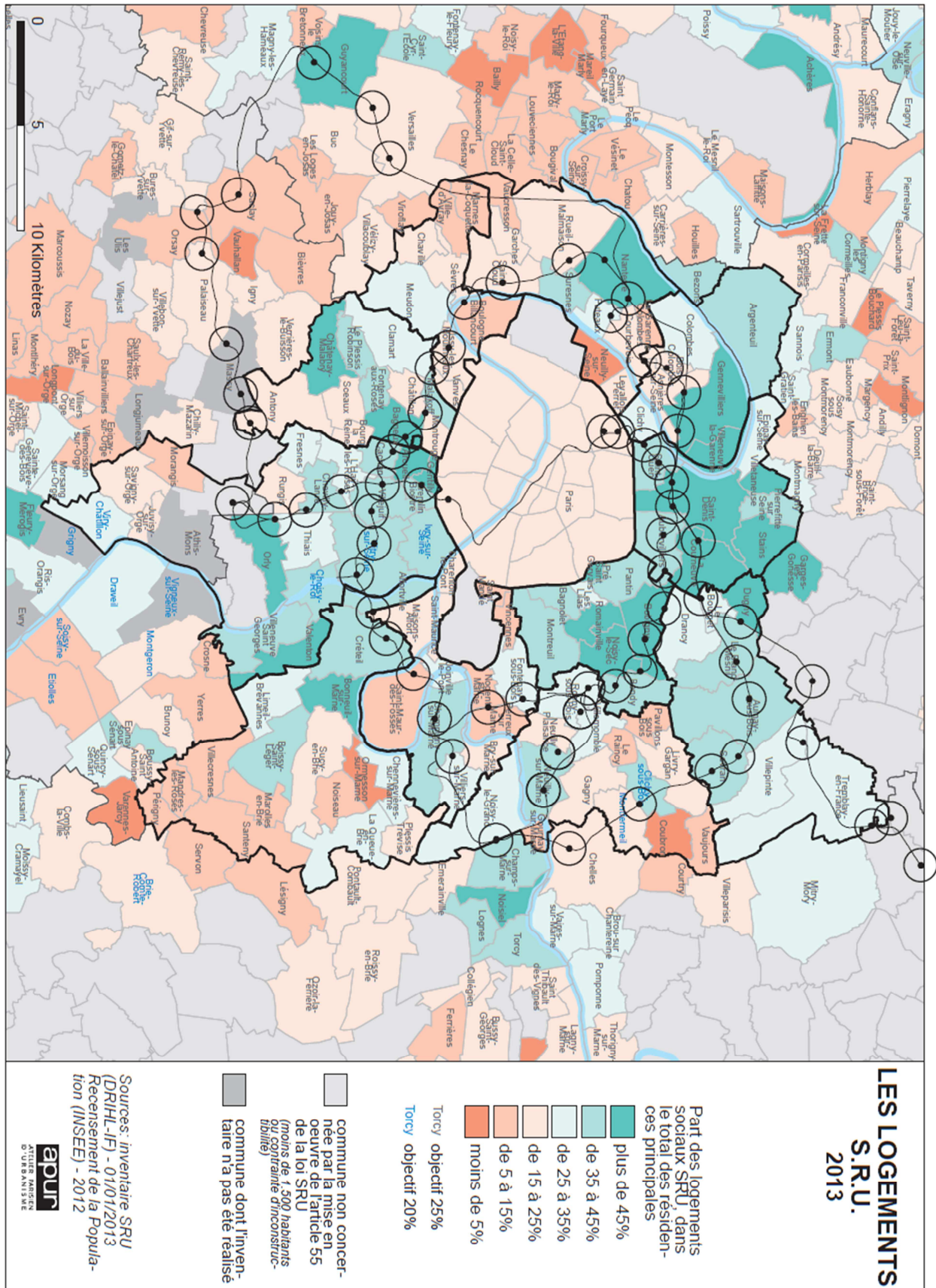
¹ Les données ayant permis la réalisation de cette carte sont indiquées page suivante.

Nom de la future gare	Taux de logements sociaux	Nombre logements sociaux
Aéroport Charles de Gaulle T4	0,0%	0
Aéroport d'Orly	0,0%	0
Antony	13,7%	362
Arcueil-Cachan	23,2%	2486
Aulnay	83,0%	3285
Bagneux M4	46,9%	4715
Bécon-les-Bruyères	10,8%	2104
Bobigny Pablo Picasso	27,5%	2207
Bobigny-Drancy	46,2%	2265
Bois-Colombes	9,2%	1574
Bondy	19,1%	1413
Bry Villiers Champigny	16,6%	427
CEA Saint-Aubin	17,2%	46
Champigny Centre	30,6%	2204
Châtillon-Montrouge	30,7%	4515
Chelles	15,5%	1198
Chevilly "Trois Communes"	39,5%	3764
Clichy-Montfermeil	50,4%	2940
Colombes	11,0%	1390
Créteil l'Echat	32,8%	2667
Fort d'Aubervilliers	46,1%	4491
Fort d'Issy / Vanves / Clamart	13,5%	1375
Issy RER	17,0%	2761
Kremlin-Bicêtre Hôpital	44,7%	5987
La Courneuve "Six Routes"	55,6%	4532
La Défense	37,0%	5289
La Garenne-Colombes	9,8%	1169
Le Blanc-Mesnil	50,9%	1635
Le Bourget Aéroport	30,2%	1074
Le Bourget RER	8,7%	581
Le Mesnil-Amelot	78,4%	69
Le Perreux-Nogent	7,3%	751
Le Vert de Maisons	58,7%	4658
Les Agnettes	37,1%	6275
Les Ardoines	46,5%	1259
Les Grésillons	36,0%	1014
Mairie d'Aubervilliers	25,4%	3375
Mairie de Saint-Ouen	28,7%	3642
Massy Opéra	42,8%	3491
Massy-Palaiseau	12,7%	623
MIN Porte de Thiais	21,3%	350
Nanterre	34,4%	2910
Nanterre La boule	25,9%	2593
Neuilly-Hôpitaux	56,6%	599
Neuilly-Les Fauvettes	38,9%	2591
Noisy-Champs	32,8%	2688
Orsay GIF	0,0%	0
Palaiseau	0,0%	0
Parc des Expositions	0,0%	0
Pont de Bondy	25,9%	1563
Pont de Rungis	0,0%	1
Pont de Sèvres	21,5%	2285
Rosny Bois Perrier	37,0%	2060
Rueil	26,9%	903
Rueil-Suresnes "Mont Valérien"	24,0%	1518
Saint-Cloud Transilien	12,4%	821
Saint-Denis Pleyel	23,0%	1146
Saint-Maur Créteil	7,8%	696
Saint-Ouen RER C	32,9%	4561
Saint-Quentin Est	40,7%	767
Saint-Quentin Université	45,8%	756
Satory	0,0%	0
Sevran-Beaudottes	54,8%	4289
Sevran-Livry	3,2%	134
Stade de France	18,7%	1114
Triangle de Gonesse	0,0%	0
Val de Fontenay	52,7%	3169
Versailles Chantiers	20,2%	1494
Villejuif - Institut G Roussy	27,7%	1270
Villejuif Louis Aragon	30,2%	3485
Villemomble	20,5%	771
Vitry Centre	44,1%	5381

Source : RPLS 2011 DRIHL/OEE – Fichiers fonciers Majic DGFIP – 2011

NB : Certains projets de gare intégrés dans le tableau n'apparaissent pas dans le dispositif du Grand Paris Express mais peuvent relever de projets de prolongation de ligne de métro ou de RER

Localisation des gares du Grand Paris Express et indication du taux de logements sociaux dans les communes concernées par ces gares



De même, les dispositions de la proposition de loi conduiraient à augmenter le nombre de logements sociaux dans les périmètres des gares situés dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville ou à proximité. Tel serait notamment le cas pour treize gares situées dans les périmètres de quartiers prioritaires (ex. Sevrans-Beaudottes, Chevilly Trois Communes, La Courneuve « Six Routes ») et pour huit autres situées à moins de 800 mètres d'un tel périmètre (ex. Bry Villiers Champigny, Nanterre, Kremlin Bicêtre Hôpital).

Liste des gares du grand Paris Express comprises dans le périmètre d'un quartier prioritaire de la politique de la ville ou à proximité

- Gares comprises dans les périmètres des quartiers de la politique de la ville

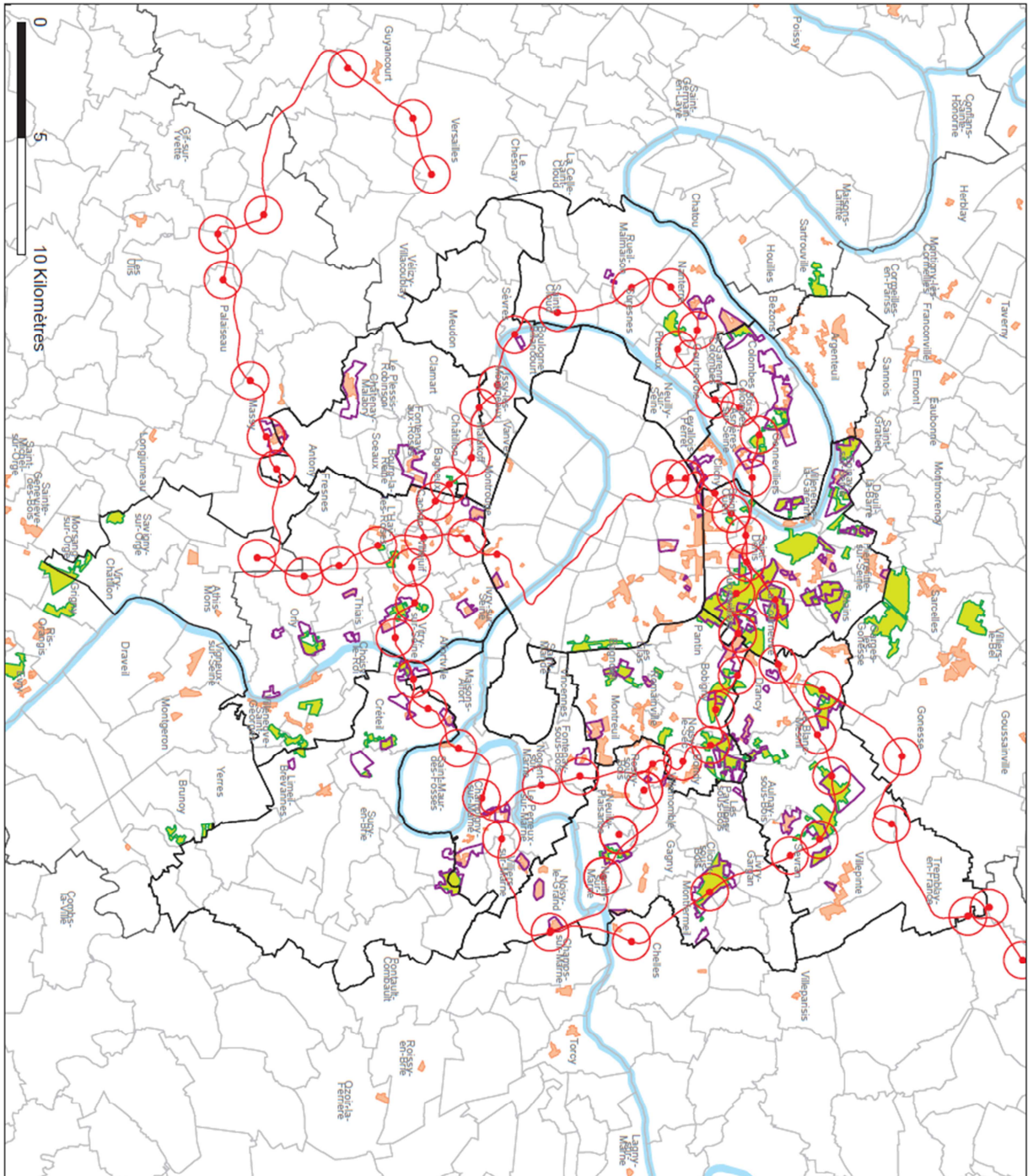
- Aulnay ;
- Bagneux M4
- Bobigny Pablo Picasso ;
- Bobigny-Drancy ;
- Chevilly Trois Communes ;
- Clichy-Montfermeil ;
- Fort d'Aubervilliers ;
- La Courneuve « Six Routes » ;
- Les Agnettes ;
- Mairie d'Aubervilliers ;
- Pont de Bondy ;
- Sevrans-Beaudottes ;
- Vitry centre.

- Gares situées à moins de 800 mètres du périmètre des quartiers de la politique de la ville visés par une opération ANRU :

- Bondy ;
- Bry Villiers Champigny ;
- Kremlin Bicêtre Hôpital ;
- Le Blanc Mesnil ;
- Le Vert de Maisons ;
- Nanterre ;
- Sevrans-Livry ;
- Stade de France (Saint Denis).

Source : annexe 2 à la Convention de partenariat entre l'ANRU et la Société du Grand Paris signée le 3 décembre 2015

Localisation des gares du Grand Paris Express et des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des quartiers « ANRU »



POLITIQUE DE LA VILLE
Quartiers prioritaires et quartiers ANRU 2015

- QPV
- Quartier prioritaire de la politique de la ville.
- PRU (ANRU1)
- Quartier faisant l'objet d'une convention de rénovation urbaine prévue à l'article 10 de la loi n° 2003-710 du 1er Août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine.
- QPVI visé en priorité par le NPNRU (ANRU2)
- Quartier prioritaire de la politique de la ville inscrit dans le schéma directeur prioritaire du NPNRU Situation au 3 Mars 2015
- Etablissement Public Territorial

Sources: Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, Agence Nationale de Renovation Urbaine, Mission de préfiguration Métropole du Grand Paris - 2015

apur
 ATILIER MANSSEN
 D'URBANISME

Votre rapporteur considère que la présence de ces gares dans ou à proximité de quartiers prioritaires de la politique de la ville, est une véritable chance pour désenclaver ces quartiers caractérisés par la pauvreté de leurs habitants. Ajouter de nouveaux logements sociaux, en particulier des logements financés par des prêts locatifs aidés d'intégration (PLAI) et des prêts locatifs à usage social (PLUS) ayant vocation à accueillir les demandeurs de logement social aux revenus très modestes, paraît en contradiction avec l'objectif recherché de mixité sociale. Votre rapporteur estime au contraire que la construction de logements locatifs intermédiaires ou de logements en accession à la propriété doit être privilégiée dans ces périmètres.

Par ailleurs, la mesure proposée pourrait conduire à ce que certaines opérations de construction ne voient pas le jour. En effet, lorsque la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage, l'opération foncière **doit être équilibrée sur le plan financier**. Les représentants de la société du Grand Paris ont ainsi donné l'exemple du projet de construction de 120 logements à La Courneuve qui ne verrait pas le jour si la disposition proposée était adoptée.

C. UN DISPOSITIF À REBOURS DES DISPOSITIFS ACTUELS QUI PRIVILÉGIE LA DISCUSSION AVEC LES ÉLUS LOCAUX

Comme l'a souligné en 2015 la Cour des comptes dans son rapport sur le logement en Île-de-France, l'objectif de construction de 70 000 logements n'est pour l'instant pas atteint. Cependant, votre rapporteur estime que la non-atteinte de cet objectif ne peut justifier l'adoption d'une disposition uniformisée, imposée par la loi, à rebours des dispositions actuelles qui privilégient la discussion avec les élus locaux au travers du SDRIF, du SRHH et des contrats de développement territorial.

Elle tient à rappeler que les élus par leur connaissance de leur territoire sont les mieux à même de proposer des aménagements urbains qui permettront de garantir la mixité sociale, comme le montrent les choix opérés par trois communes à propos d'opérations d'aménagement en cours de réalisation autour de ces gares :

- à Créteil, la commune a choisi de ne pas construire de logements sociaux autour de ce périmètre mais des logements en accession, des résidences mixtes étudiante et de tourisme et des bureaux ;

- à Bagneux, la commune a choisi de privilégier l'accession sociale « maîtrisée » à la propriété afin que les habitants de cette ville puissent devenir propriétaires à des coûts maîtrisés, les logements sociaux ne représenteront que 20 % des logements créés ;

- à Issy-les-Moulineaux, c'est une opération mixte de logements comprenant à la fois des opérations en accession à la propriété et des

logements sociaux (à hauteur de 25%) qui a été décidée, la commune n'ayant pas atteint son taux de logements sociaux.

D. UNE VIGILANCE À MAINTENIR QUANT À LA CONSTRUCTION DE BUREAUX ET AUX PHÉNOMÈNES DE SPÉCULATION FONCIÈRE

Si votre rapporteur considère que l'adoption d'une nouvelle disposition contraignante ne peut être que contreproductive en ne permettant pas de s'adapter à la réalité du terrain, elle estime cependant nécessaire de demeurer attentif sur deux aspects : la construction de bureaux et les phénomènes de spéculation foncière.

Bien que la mixité sociale et fonctionnelle, c'est-à-dire la création de bureaux et de logements, soit régulièrement appelée de leurs vœux par certains élus, les représentants de la Société du Grand Paris ont indiqué à votre rapporteur être vigilants sur les projets de constructions de bureaux dans les périmètres des gares du Grand Paris Express. Il s'agit en effet d'éviter des effets de vases communicants entre communes d'Ile-de-France qui conduiraient à créer des bureaux sans considération des besoins et par conséquent à créer des phénomènes de vacance sur d'autre site.

Par ailleurs, nos collègues ont mis en avant la **question de la spéculation foncière** dans les périmètres de ces gares. Cette question, à laquelle il convient d'être attentif, a été soulevée par les membres du comité stratégique de la Société du Grand Paris qui regroupe les maires de toutes les communes desservies par le futur réseau de transport et des représentants du monde économique et social.

Pour répondre à leur demande, un observatoire chargé d'analyser les variations des prix de tous les types de biens fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris a été mis en place. Il permettra que les élus, mais aussi les décideurs et le public puissent bénéficier d'informations régulières sur l'évolution des valeurs foncières et immobilières dans ces périmètres. Les premiers résultats (janvier 2014) des enquêtes menées par l'observatoire révèlent une stabilité des prix, le projet du Grand Paris Express n'ayant pas, pour le moment, de conséquence sur le prix des transactions.

Votre rapporteur tient également à souligner que l'établissement public foncier d'Ile-de-France a engagé une nouvelle stratégie foncière pour la période 2016-2020 par laquelle il s'engage à augmenter de 25% les acquisitions foncières en priorité autour des grands projets d'infrastructures comme le Grand Paris Express et à vendre désormais les terrains acquis à prix coûtant, ce qui devrait en particulier contribuer à maîtriser la spéculation foncière dans les périmètres des gares du Grand Paris Express.

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

(article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris)

Construction de logements sociaux aux abords des gares du Grand Paris Express

Objet : cet article propose d'encadrer la construction de logements sociaux aux abords des gares du Grand Paris Express.

I. Le droit en vigueur

L'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris définit les enjeux du projet du Grand Paris. En matière de logement, cet article rappelle que le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs qui s'articule autour de contrats de développement territorial. Ces contrats « *participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain* ».

II. La proposition de loi initiale

Les auteurs de la proposition de loi souhaitent compléter l'article 1^{er} précité afin de préciser :

- d'une part, que les contrats de développement territorial doivent également participer à l'objectif de mixité sociale, « *y compris en cœur urbain* » ;

- d'autre part, que dans un périmètre de 400 mètres autour des nouvelles gares du Grand Paris, toute opération de construction de plus de douze logements ou de plus de 800 m² de surface de plancher doit comprendre au moins 30% de logements locatifs sociaux, hors logements financés par un prêt locatif social (PLS).

III. La position de votre commission

Lors de sa réunion du mercredi 19 octobre 2016, la commission n'a pas adopté de texte sur la proposition de loi n° 467 (2015-2016) visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur la proposition de loi n° 467 (2015-2016) visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express.

M. Jean-Claude Lenoir, président. – Nous examinons la proposition de loi, déposée par notre collègue Christian Favier, que je salue, et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express.

Je donne la parole à la rapporteure, Mme Sophie Primas.

Mme Sophie Primas, rapporteur. – Nous restons dans la thématique de l'égalité et de la citoyenneté...

Quelques éléments de contexte sur la présente proposition de loi, tout d'abord.

Le « Grand Paris » est un projet urbain, social et économique, qui porte sur de multiples domaines, dont le logement. Il s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs, le Grand Paris Express, qui comprend 68 gares, et sur des contrats de développement territorial.

La loi relative au Grand Paris a fixé un objectif de construction, chaque année, de 70 000 logements « géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France ». Leur répartition territoriale a été précisée dans les documents de planification ou de contractualisation. Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) a été modifié en conséquence et a fixé la part de logements sociaux à atteindre à 30 % du parc d'ici à 2030. Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) en Île-de-France doit, quant à lui, répartir plus finement l'effort de production des logements et des logements sociaux pour chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI). En outre, les contrats de développement territorial doivent concourir à la réalisation de l'objectif précité, chaque document précisant tant le nombre que le pourcentage de logements sociaux à réaliser dans son périmètre. Or la quasi-totalité des périmètres autour des gares du Grand Paris Express sont couverts par un contrat de développement territorial.

Lors de l'examen de la loi sur le Grand Paris, le Sénat, conscient des enjeux liés aux emprises foncières qui pourraient se libérer autour des gares et être utilisées pour construire des logements sociaux, a adopté des dispositions spécifiques précisant, que dans les communes soumises aux obligations de la loi SRU, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares devaient prévoir la

réalisation de logements, afin de contribuer à atteindre les objectifs de construction de logements sociaux.

La Société du Grand Paris, chargée d'élaborer le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction. En l'absence de contrat de développement territorial, c'est d'ailleurs elle qui réalise les opérations d'aménagement situées dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du Grand Paris Express, après avis des communes et EPCI concernés.

Dans l'exposé des motifs de leur proposition de loi, nos collègues font part de leur crainte que l'objectif de 70 000 logements par an ne soit pas atteint en raison des « bouleversements institutionnels en cours » et de la réduction des financements publics. En outre, ils souhaitent limiter les « risques spécifiques liés à la spéculation foncière autour des gares », ayant constaté « l'appétit des promoteurs immobiliers pour construire des logements d'un standing non accessible au plus grand nombre ». Afin de garantir l'accessibilité des logements construits dans ces quartiers aux personnes aux revenus les plus modestes, ils proposent d'affirmer explicitement que les contrats de développement territorial contribuent à l'objectif de mixité sociale. C'est pourtant ce qui ressort des dispositions actuelles, qui prévoient que ces contrats doivent concourir à la construction de logements « socialement » adaptés et indiquer le taux de logements, en particulier sociaux, à construire dans le périmètre concerné. Les objectifs sont redondants.

Nos collègues proposent également que dans un périmètre de 400 mètres autour des nouvelles gares du Grand Paris toute opération de construction d'immeubles collectifs de plus de 12 logements ou de plus de 800 mètres carrés de surface de plancher, comprenne obligatoirement au moins 30 % de logements locatifs sociaux, hors logements financés avec un prêt locatif social (PLS).

Si je peux entendre leurs craintes sur les risques d'une éventuelle spéculation foncière ou d'une construction de logements haut de gamme ou de bureaux dans ces périmètres, il me semble cependant que la réponse proposée n'est pas adaptée ; elle pourrait même, dans certains cas, produire l'effet inverse de celui qui est recherché.

Tout d'abord, le dispositif proposé est très contraignant. Très proche de celui qui est prévu pour les communes carencées en application de la loi SRU, il en diffère sur deux aspects. D'une part, il ne distingue pas les périmètres situés dans les communes carencées des autres. De fait, il conduit à appliquer partout des dispositions actuellement prévues à titre de sanction pour les communes carencées. D'autre part, il ne reprend pas la possibilité pour l'État de déroger, sur demande motivée de la commune, à l'obligation de respecter la part de 30 % de logements sociaux hors PLS, afin de tenir

compte de la typologie des logements situés à proximité de l'opération. Le dispositif conduit donc à une différence de traitement entre quartiers d'une commune carencée : dans le périmètre des gares, la commune ne pourra pas tenir compte de la typologie des logements situés à proximité de l'opération, tandis qu'elle pourra le faire dans le reste de son territoire.

En n'autorisant aucune dérogation, le dispositif proposé pourrait dans certains cas se révéler contraire à l'objectif recherché et ne pas favoriser la mixité sociale. En effet, seuls 25 périmètres sur les 68 gares comptent moins de 25 % de logements sociaux. Dans les autres périmètres, le taux varie entre 25 % et 83 %. Ainsi, la disposition proposée conduirait à augmenter le nombre de logements sociaux dans les périmètres des gares où il est déjà très élevé, comme pour la gare d'Aulnay, où il est de 83 %, pour la gare Bagneux M4, où il est de 47 %, ou pour la gare La Courneuve Six Routes, où il est de 56 %.

De même, la proposition de loi augmenterait le nombre de logements sociaux dans les périmètres des gares situés dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) ou à proximité. Tel serait le cas de treize gares situées dans les périmètres de quartiers prioritaires, comme Clichy-Montfermeil, Les Agnettes, pour les communes de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine, ou encore Chevilly Trois communes, à L'Haÿ les Roses, et de huit autres situées à moins de 800 mètres d'un tel périmètre. La présence de ces gares à proximité de quartiers prioritaires de la politique de la ville est une chance de désenclavement. Ajouter de nouveaux logements sociaux, en particulier des logements financés par des prêts locatifs aidés d'intégration (PLAI) et des prêts locatifs à usage social (PLUS) ayant vocation à accueillir les demandeurs de logements sociaux aux revenus très modestes, est en contradiction avec l'objectif recherché de mixité sociale. Il me semble, au contraire, que la construction de logements locatifs intermédiaires ou de logements en accession à la propriété doit y être privilégiée.

En outre, la mesure proposée pourrait empêcher la réalisation de logements. En effet, lorsque la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage, l'opération foncière doit être équilibrée sur le plan financier. Ses représentants m'ont donné l'exemple du projet de construction de 120 logements à La Courneuve, qui ne verrait pas le jour si la proposition était adoptée.

Par son caractère uniforme, le dispositif proposé est en contradiction avec les dispositions actuelles qui privilégient l'adaptation aux réalités locales par le biais du SDRIF, du SRHH ou par la conclusion de contrats de développement territorial.

Les élus, grâce à leur connaissance du territoire, sont les mieux à même de proposer des aménagements urbains garantissant la mixité sociale, comme le montrent les choix opérés par trois communes à propos

d'opérations d'aménagement en cours de réalisation autour de ces gares : à Créteil, la commune a choisi de ne pas construire de logements sociaux autour de ce périmètre, mais d'apporter un terrain et d'utiliser les recettes de cet apport pour réhabiliter des logements sociaux situés dans d'autres quartiers ; à Bagneux, la commune a privilégié l'accession sociale maîtrisée à la propriété afin que les habitants puissent devenir propriétaires à des coûts maîtrisés ; à Issy-les-Moulineaux, une opération mixte de logements privés et sociaux a été décidée, la commune n'ayant pas atteint son taux de logements sociaux, comme chacun le sait.

S'il est vrai que nous n'atteignons pas encore l'objectif de 70 000 logements, je ne pense pas que la proposition de loi de nos collègues apporte une solution adaptée. Cependant, il me paraît important d'être vigilant sur la construction de bureaux et sur les phénomènes de spéculation foncière.

Bien que la mixité sociale et fonctionnelle, c'est-à-dire la création de bureaux et de logements, soit régulièrement souhaitée par un certain nombre d'entre nous, nous devons surveiller ses effets. Les représentants de la Société du Grand Paris m'ont dit être attentifs aux projets de constructions de bureaux dans les périmètres des gares du Grand Paris Express, afin d'éviter des effets de vases communicants entre villes d'Île-de-France qui conduiraient à construire des bureaux sans considération des besoins et donc à créer de la vacance sur d'autres sites.

Par ailleurs, nos collègues ont mis en avant la question, légitime, de la spéculation foncière dans les périmètres de ces gares. Les membres du comité stratégique de la Société du Grand Paris, qui regroupe notamment les maires de toutes les communes desservies par le futur réseau de transport, l'ont aussi soulevée. Pour répondre à leur demande, un observatoire chargé d'analyser les variations des prix de tous les types de biens fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris a été mis en place afin que les élus, les décideurs et le public puissent disposer d'informations régulières sur l'évolution des valeurs foncières et immobilières dans ces quartiers. Ses premiers résultats - ils datent un peu, car ils remontent à janvier 2014- révèlent une stabilité des prix ; le projet du Grand Paris Express n'a donc pas influé, pour le moment, sur le prix des transactions.

L'établissement public foncier d'Île-de-France vient de déterminer une nouvelle stratégie d'action très offensive, dont l'objectif est une accélération de la construction et la lutte contre la spéculation financière, grâce, notamment, à la mobilisation de 1,8 milliard d'euros sur les cinq prochaines années. L'objectif est de vendre les terrains à prix coûtant sans spéculation, d'alléger les contraintes pour les maires bâtisseurs et d'augmenter de 25 % les acquisitions autour des grands projets d'infrastructure, notamment les gares du Grand Paris Express.

Pour l'ensemble des raisons que je viens d'évoquer, il ne me paraît pas souhaitable de renforcer les contraintes en matière de construction

autour des gares du Grand Paris Express. Je vous propose, à regret, monsieur Favier, de ne pas adopter votre proposition de loi.

M. Christian Favier, auteur de la proposition de loi. - Cette proposition de loi est née d'un double constat : d'une part, celui de la création d'un réseau exceptionnel de métro dans la zone la plus dense de la région parisienne, un réseau non pas radial vers Paris, mais de banlieue à banlieue - c'est une nouveauté -, qui double le réseau actuel, le faisant passer de 200 à 400 kilomètres, avec quatre nouvelles lignes et 68 gares, pour un investissement total de 22 milliards d'euros ; d'autre part, celui de l'exceptionnelle gravité de la situation du logement en Île-de-France, région où l'on compte plus de 600 000 demandeurs de logements sociaux alors que, chaque année, 80 000 logements sociaux sont attribués.

La réalisation du nouveau réseau de transports entraîne un bouleversement urbain. Dans chaque ville concernée, les élus élaborent des projets de logement, de développement économique, d'équipements publics afin de dynamiser leur territoire et de faire profiter la population de ce réseau, qui pourrait mettre fin à de très longs temps de déplacement entre le domicile et le travail. Cette perspective positive peut malheureusement avoir deux conséquences négatives.

Première conséquence, on risque un renchérissement du foncier. Le phénomène n'a pas encore été constaté, mais nous ne sommes qu'en 2016. Pour l'instant, les habitants et les commerçants perçoivent surtout les nuisances provoquées par les chantiers, les déviations de réseau et les démolitions, mais, en 2022 et 2023, à l'ouverture des lignes, tout sera différent. Les promoteurs immobiliers indiquent d'ores et déjà la proximité des futures gares dans leur documentation, afin de mieux vendre leurs produits. Le risque de spéculation, avéré, a d'ailleurs entraîné la création de l'observatoire du foncier, souhaité par la Société du Grand Paris elle-même.

Seconde conséquence, les populations modestes qui habitent aujourd'hui à proximité des futures gares risquent l'éviction, au profit de constructions nouvelles offertes à des prix inaccessibles. Il est paradoxal que la construction d'un réseau destiné à faciliter le transport des personnes en recherche d'emploi et des salariés modestes provoque leur éloignement. Ce phénomène a déjà été constaté en Île-de-France : des Parisiens ou des habitants de la première couronne qui veulent accéder à la propriété sont contraints de s'installer en Seine-et-Marne, voire au-delà, pour y trouver un foncier moins élevé. Il faut remédier à cette situation, qui est déjà connue.

J'ajoute que le Grand Paris Express est payé par tous les Franciliens, qui acquittent, dans leurs impôts locaux, une taxe spéciale d'équipement. Il serait paradoxal que les plus modestes paient pour un réseau de transport dont ils ne pourront pas bénéficier et, finalement, soient contraints de s'éloigner encore de Paris quand l'idée était de les en rapprocher. Il y a là un véritable enjeu social.

Notre proposition de loi n'ajoute pas de nouveaux objectifs, mais s'inscrit dans ceux du SDRIF. Je rappelle que l'objectif des 70 000 logements avait été fixé par M. Nicolas Sarkozy, qui jugeait insuffisants les 60 000 logements par an que proposait le président de la région de l'époque, M. Jean-Paul Huchon. Nous ne modifions pas le taux de 30 % de logements sociaux fixé par le SDRIF, mais nous nous assurons qu'il est également appliqué aux constructions nouvelles élevées autour des gares dont nous parlons. Nous n'aggravons rien pour les sites très au-delà de cette proportion, au contraire, puisque, mécaniquement, 70 % des logements ne seront pas sociaux – je rappelle que dix-huit sites comptent moins de 20 % de logements sociaux. Et même dans les zones comptant 80 % de logements sociaux, il reste des demandeurs, à Aulnay ou ailleurs, dont certains ne peuvent prétendre qu'à du logement social. Ils seraient empêchés de rester dans leur propre ville ? Cette politique d'exclusion est inacceptable.

Notre proposition de loi est extrêmement simple : elle impose un tiers de logements sociaux pour toute opération de construction d'immeubles collectifs de plus de 12 logements ou de plus de 800 mètres carrés de surface de plancher, dans le périmètre d'intervention de la Société du Grand Paris de 400 mètres autour des gares, afin de répondre aux besoins des populations.

Madame la rapporteure, vous dites que notre proposition de loi rendra difficile la réalisation des programmes. En petite couronne, par exemple à Saint-Ouen ou à Vitry, les promoteurs signent des conventions avec les villes, aux termes desquelles ils s'engagent à réserver une part de logements sociaux. Cet engagement ne les freine pas. Ils arrivent à équilibrer leur programme, tout en apportant une réponse aux populations modestes.

Mme Sophie Primas, rapporteur. – Donc, tout va bien !

M. Jean-Claude Lenoir, président. – Merci à M. Christian Favier d'avoir présenté sa proposition de loi.

M. Bruno Sido. – La définition du logement social est extrêmement restrictive, puisqu'un bien qui répondait aux critères est exclu dès lors que son occupant l'achète. Monsieur Favier, incluez-vous les logements sociaux vendus par leurs bailleurs ?

M. Jean-Pierre Bosino. – Dans notre pays, 80 % des salariés gagnent moins de 2 300 euros par mois, dont 50 % gagnent moins de 1 500 euros par mois. Dans leur grande majorité, les salariés sont donc éligibles à un logement social, ce qui explique le nombre considérable de demandes.

Le phénomène d'éviction existe déjà. Dans l'Oise, à une demi-heure de Paris à peine, on recense 30 000 demandes de logement social, dont 5 000 pour la seule agglomération creilloise. Nombre d'entre elles émanent d'habitants d'Île-de-France repoussés de plus en plus au nord ou au sud, dans les départements limitrophes.

Le sens de la proposition de loi est d'aider les ménages modestes à rester là où ils habitent, près des gares qui desservent leur lieu de travail.

Mme Sophie Primas, rapporteur. - Nous avons un désaccord de fond. Vous voulez inscrire dans la loi ce que nombre de collectivités territoriales font contractuellement avec l'État, notamment dans le cadre du SDRIF, suivant une analyse précise des besoins quartier par quartier. Nous en avons longuement discuté pendant l'examen du projet de loi relatif à l'égalité et à la citoyenneté. Comme M. Sido, je pense que le logement social doit être défini par la qualité de ses occupants plutôt que par son mode de financement.

Vous parliez, mon cher collègue, de la contractualisation entre les maires bâtisseurs et les promoteurs privés. Mais elle est monnaie courante, et il n'est nul besoin d'inscrire dans la loi une pratique qui repose sur le bon sens des maires, soumis aux obligations du SDRIF.

Il est paradoxal que vous excluiez l'accession sociale à la propriété de votre dispositif, alors qu'elle aide précisément les personnes concernées à rester dans leur quartier. Laissons les maires atteindre les objectifs qui leur sont assignés, dans les meilleures conditions de mixité sociale, car, si je lis bien l'intitulé de votre proposition de loi, c'est la mixité sociale que vous cherchez à garantir et non pas la construction de logements sociaux.

La proposition de loi n'est pas adoptée.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Jeudi 6 octobre 2016 :

- *Société du Grand Paris* : **Mmes Catherine Barrot-Perenet**, membre du directoire, et **Catherine Barbé**, directrice des partenariats stratégiques ;

- *Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP)* : **M. Yann Ludmann**, sous-directeur des politiques de l'habitat.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Résultat des travaux de la commission
<p>Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris</p>	<p>PROPOSITION DE LOI VISANT À GARANTIR LA MIXITÉ SOCIALE AUX ABORDS DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS</p>	
	<p>Article unique</p>	
<p><i>Art. 1.</i> – Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.</p>	<p>L'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifié :</p>	<p><i>Réunie le mercredi 19 octobre 2016, la commission n'a pas adopté de texte sur la proposition de loi n° 467 (2015-2016) visant à garantir la mixité sociale aux abords des gares du Grand Paris Express.</i></p>
<p>Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.</p>		<p><i>En conséquence, et en application du premier alinéa de l'article 42 de la Constitution, la discussion portera en séance sur le texte de la proposition de loi déposée sur le Bureau du Sénat.</i></p>
<p>Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.</p>	<p>1° Le troisième alinéa est complété par les mots : « et à la mixité sociale, y compris en cœur urbain » ;</p>	
	<p>2° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	
	<p>« Dans un périmètre de 400 mètres autour des gares nouvelles du Grand Paris, toute opération nouvelle de construction d'immeubles collectifs, de plus de douze logements ou de plus de 800 mètres carrés de surface plancher doit comprendre au moins 30 % de logements locatifs sociaux, hors logement financé dans le cadre d'un prêt locatif</p>	

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Résultat des travaux de la
commission**

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

social. »