



Aix en Provence

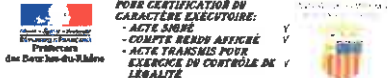
VILLE THERMALE ET CLIMATIQUE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AIX
EN PROVENCE N° DL.2014-381**

Séance publique du

3 novembre 2014

Présidence de Maryse JOISSAINS MASINI
Maire d'Aix-en-Provence Président de la
Communauté du Pays d'Aix

Accusé de réception en préfecture	
Identifiant :	
Date de signature :	04/11/2014
Date de réception :	05/11/2014
 <p>POUR CERTIFICATION DU CARACTÈRE EXECUTOIRE: - ACTE SIGNED Y - COMPTE RENDU ARRÊTÉ Y - ACTE TRANSMIS POUR EXERCICE DU CONTRÔLE DE LEGALITE Y</p>	

**OBJET : SCHÉMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE
LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR**

Le 3 novembre 2014 à 18h00, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix-en-Provence s'est réuni en session Ordinaire dans la salle de ses délibérations, à l'Hôtel-de-Ville, sur la convocation qui lui a été adressée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire, le 28/10/2014, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

Monsieur Jacques AGOPIAN, Monsieur Ravi ANDRE, Madame Dominique AUGÉY, Monsieur Edouard BALDO, Monsieur Moussa BENKACI, Madame Charlotte BENON, Madame Christine BERNARD, Madame Patricia BORRICAND, Monsieur Jacques BOUDON, Monsieur Jean-Pierre BOUVET, Monsieur Raoul BOYER, Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Madame Danièle BRUNET, Monsieur Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Monsieur Maurice CHAZEAU, Monsieur Eric CHEVALIER, Madame Noëlle CICCOLINI-JOUFFRET, Monsieur Philippe DE SAINTDO, Monsieur Gérard DELOCHE, Madame Brigitte DEVESA, Monsieur Sylvain DIJON, Monsieur Laurent DILLINGER, Monsieur Gilles DONATINI, Madame Michele EINAUDI, Monsieur Jean-Christophe GROSSI, Monsieur Hervé GUERRERA, Madame Souad HAMMAL, Madame Muriel HERNANDEZ, Madame Coralie JAUSSAUD, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, Madame Gaëlle LENFANT, Monsieur Claude MAINA, Madame Irène MALAUZAT, Madame Reine MERGER, Monsieur Stéphane PAOLI, Monsieur Jean-Marc PERRIN, Madame Liliane PIERRON, Monsieur Christian ROLANDO, Madame Danielle SANTAMARIA, Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE, Madame Catherine SILVESTRE, Madame Josyane SOLARI, Monsieur Jules SUSINI, Monsieur Francis TAULAN, Madame Françoise TERME, Monsieur Michael ZAZOUN, Madame Karima ZERKANI.

Excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales:

Madame Abbassia BACHI à Monsieur Eric CHEVALIER, Madame Odile BONTHOUX à Monsieur Jules SUSINI, Madame Charlotte DE BUSSCHERE à Monsieur Hervé GUERRERA, Madame Sophie JOISSAINS à Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Monsieur Jean-Jacques POLITANO à Madame Noëlle CICCOLINI-JOUFFRET, Madame Catherine ROUVIER à Monsieur Raoul BOYER.

Excusés sans pouvoir :

Madame Sylvaine DI CARO, Monsieur Alexandre GALLESE.
Secrétaire : S.Dijon

Monsieur Gérard BRAMOULLÉ donne lecture du rapport ci-joint.



04.01

Aix en Provence
VILLE THERMALE ET CLIMATIQUE
D.G.A.S Urbanisme et Grands Projets
Urbains

RAPPORT POUR
LE CONSEIL MUNICIPAL
DU 3 NOVEMBRE 2014

Nomenclature : 8.4
Aménagement du territoire

RAPPORTEUR : Monsieur Gérard BRAMOULLÉ

Politique Publique : 04-AMENAGEMENT ET GESTION DE L'ESPACE URBAIN

OBJET : SCHÉMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR- Avis du Conseil

Mes chers Collègues,

Nous sommes saisis par la région Provence Alpes Cote d'Azur, par consultation en date du 05 août 2014, pour donner notre avis sur le projet de SRADT de la Région arrêté par délibération n°14-2 du Conseil Régional en date du 21 février 2014.

Au vu de la note des services ci-annexée, il apparaît que ce schéma n'est pas adapté à la situation actuelle : changement institutionnel en cours et contexte économique de plus en plus contraint qui s'impose aux collectivités publiques.

Le document manque donc d'anticipation et ne prend pas en compte les projets innovants que mettent en place la ville et la Communauté du Pays d'Aix en matière économique ou qui sont indispensables à notre communauté et à notre ville en matière de déplacements (meilleure utilisation du réseau ferré notamment).

Aussi je vous propose :

-D'EMETTRE un avis favorable avec les réserves suivantes :

- Une meilleure prise en compte des modifications institutionnelles et des contraintes financières croissantes qui pèsent sur les collectivités locales
- Une meilleure prise en compte des projets économiques et relatifs aux transports sur le territoire Aixois

DL.2014-381 - SCHÉMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU
TERRITOIRE DE LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR-

Présents et représentés : 53
Présents : 47
Abstentions : 10
Non participation : 0
Suffrages Exprimés : 43
Pour : 43
Contre : 0

Ont voté contre

NEANT

Se sont abstenus

Jacques AGOPIAN, Edouard BALDO, Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Noelle CICCOLINI-
JOUFFRET, Charlotte DE BUSSCHERE, Michele EINAUDI, Hervé GUERRERA, Souad
HAMMAL, Gaelle LENFANT, Jean-Jacques POLITANO.

N'ont pas pris part au vote

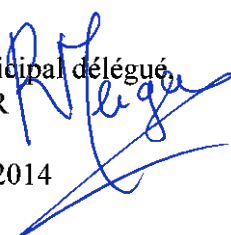
NEANT

Le Conseil Municipal a Adopté à l'unanimité
le rapport qui précède.

Ont signé Maryse JOISSAINS MASINI, Maire

Président de séance et les membres du conseil présents :

L'adjoint ou le conseiller municipal délégué,
Reine MERGER



Compte-rendu de la délibération affiché le : 06/11/2014
(articles L2121-25 et R 2121-11 du C.G.C.T.)

Aix-en-Provence le 05 novembre 2014

BORDEREAU D'ENVOI
(AR à envoyer à : assemblees@mairie-aixenprovence.fr)

Commune d' Aix en Provence

à

M. le sous-préfet d'Aix-en-Provence

DIRECTION / SERVICE : Direction des Assemblées

CONSEIL MUNICIPAL DU 03 novembre 2014

OBJET DE L'ACTE : SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPMENT DU TERRITOIRE DE LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

DATE DE L'ACTE : 03/11/2014

N° DE L'ACTE: DL.2014-381

OBJET DE L'ACTE : VENTE DU TERRAIN « DES BUISSONS ARDEBTS » A CORSY – ROUTE DE GALICE – COMPLEMENTIS D'INFORMATIONS SUR LES COMMERCES

DATE DE L'ACTE : 03/11/2014

N° DE L'ACTE: DL.2014-386

SOUS-PREFECTURE
AIX EN PROVENCE

05 NOV. 2014

COURRIER ARRIVE

129.16

Avis sur le Projet d'Aménagement et de Développement du Territoire de la Région
PACA

Le maintien du calendrier initial d'approbation du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) de la région PACA semble de moins en moins opportun au regard du contexte territorial fortement évolutif, alors qu'une importante remise en question du contenu et de la portée du SRADT ainsi que des compétences des régions est prévue dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République qui sera soumis prochainement au vote du Sénat.

Parallèlement, l'ensemble des collectivités publiques de la région PACA se voit confronté à un remaniement important du paysage institutionnel qui peut remettre en question les échelles de projets de développement encouragés dans le cadre du SRADT. La proposition d'une nouvelle rationalisation de la carte intercommunale resserrée autour des bassins de vie et axée sur un accroissement de la taille minimale des EPCI à fiscalité propre de 5 000 à 20 000 habitants, risque d'avoir des incidences notables sur les bassins de vie tels qu'ils ont été identifiés dans le cadre du projet de SRADT PACA.

Ce schéma ayant une portée de déclinaison des orientations sous forme opérationnelle par la région PACA (guide stratégique à la contractualisation Etat-Région et à la conditionnalité des aides), la référence à ses orientations en matière de projets de développement risque d'être en décalage non seulement avec l'évolution du paysage institutionnel, mais aussi avec les moyens financiers des collectivités locales, le SRADT ne prenant pas en compte la toute prochaine baisse de la Dotation Globale de Fonctionnement et de façon générale la baisse des recettes qui risque de rejaillir fortement en termes de soutien aux projets de développement économique.

Cette question financière, qui va devenir de plus en plus cruciale, se double de l'évolution prochaine des compétences des régions dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République : suppression de la clause générale de compétence pour l'attribution de compétences spécifiques à la région, notamment en matière de soutien au développement économique et du renforcement des compétences en matière de transport en héritant notamment de la responsabilité des transports non urbains routiers, ce qui signifiera donc a contrario la suppression de la possibilité de contribuer au financement d'opérations d'intérêt régional des autres collectivités et

groupements en-dehors des propres compétences de la région, alors que l'ensemble de ces questions sont actuellement abordées sous un autre angle de vue dans le projet de SRADT PACA proposé.

Par ailleurs, le SRADDT de deuxième génération, le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire devrait prendre une nouvelle dimension et une autre portée normative, toujours dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, la région acquérant ainsi la capacité à coordonner l'action régionale par le biais du nouveau SRADDT. Ce SRADDT sera un vrai projet d'aménagement du territoire qui devra être basé sur le principe d'équilibre « développement urbain/préservation de l'environnement » et sur les objectifs de développement durable qui sont des fondamentaux indispensables à tout document de prospective. La nouvelle génération de SRADDT devra également se placer dans la hiérarchie des normes en respectant des obligations de compatibilité avec les documents qui lui sont supérieurs, ce qui donnera une meilleure cohérence aux choix d'aménagement du territoire. La région aura aussi l'obligation d'adopter, en parallèle du SRADDT, un schéma régional de développement économique dans l'année qui suit le renouvellement du conseil régional, c'est-à-dire dès 2016, ainsi que l'élaboration d'un schéma régional de développement touristique, d'où le traitement de ces problématiques dans le cadre d'autres schémas que le SRADDT.

Le projet de SRADT actuellement proposé se situe donc en décalage avec le SRADDT envisagé très prochainement puisqu'il intégrera une démarche globale de développement durable dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de la lutte contre le réchauffement climatique en regroupant ainsi le schéma régional de l'intermodalité, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, ainsi que le plan régional de prévention et de gestion des déchets, alors que le SRADT actuel cible des politiques ponctuelles relatives aux grands équipements et aux projets économiques porteurs sans vision stratégique d'aménagement du territoire.

Ce décalage se retrouve au niveau des leviers à mettre en œuvre dans le cadre de l'ensemble des problématiques alors que les compétences des collectivités territoriales seront redistribuées prochainement. Les leviers proposés dans la charte du SRADT restent d'ailleurs de bonnes intentions formulées de façon générique, sans aucune priorisation ni hiérarchisation des niveaux d'acteurs publics concernés par les problématiques et qui risquent d'être sans effet réel au regard de la mutation prochaine des territoires.

L'engagement du SRADT sur la réorientation de la région PACA vers un développement endogène : *« le temps est donc venu de passer d'une stratégie focalisée sur l'attractivité et l'apport exogène à une stratégie visant à faire fructifier les ressources et le capital accumulés : [...] de profiter de ces défis*

pour accroître la valeur ajoutée régionale » (cf. La charte page 11) vient en réalité en contradiction avec ce qui fait en définitive l'atout de la région PACA, c'est-à-dire son attractivité, ainsi que les projets de développement externalisés qui sont finalement identifiés et encouragés dans le SRADT PACA.

Le SRADT conforte le système multipolaire métropolitain de la région PACA au sein d'un espace métropolitain partant de Nice jusqu'à Avignon en identifiant des cœurs de métropole participant d'un même espace métropolitain, sans apporter une analyse d'aménagement du territoire qui aura pu être la plus-value du SRADT.

Il semble vouloir conforter le développement de chacun de ces pôles jusqu'à l'échelle du bassin de vie qui joue un rôle de proximité (système de 20 à 30 minutes). Au regard de la prochaine redistribution du paysage intercommunal, cette proposition de hiérarchisation du territoire semble devoir être remise en question. Or, l'échelle du bassin de vie est une échelle de territoire qui joue un rôle important dans le SRADT en termes d'échelle de proximité qui devra donc être totalement revue sous peu. Par ailleurs, aucun projet stratégique n'est identifié à Aix-en-Provence, que ce soit en matière de développement économique ou de projets de transport ferré, alors que les projets d'envergure régionale y sont nombreux (réouvertures ou améliorations de lignes de TER, confortement de la plateforme des pôles de compétitivité de la région PACA, projets de campus et de pôles numériques, ...).

Il est relevé que si la démarche d'évaluation du SRADT portant sur « *la pertinence du SRADT au regard de l'évolution des enjeux régionaux et des besoins des territoires* » ainsi que « *l'utilité et la portée du SRADT pour les partenaires, les citoyens* » avait été véritablement intégrée dans la réflexion de la révision du SRADT, il serait apparu opportun de mûrir cette démarche et de différer l'approbation du SRADT, et non d'envisager « *la construction d'un référentiel d'évaluation* » postérieurement à l'approbation du SRADT (cf. Principes et méthodologie de mise en œuvre pages 39-40).

L'idée du « *SRADT permanent* » (cf. Principes et méthodologie de mise en œuvre page 41) aurait du être intégrée à bon escient en cours de procédure en réactualisant un certain nombre de problématiques dans le diagnostic. Les données du diagnostic ne sont effectivement pas des plus récentes et n'intègrent donc pas « l'effet crise » qui semblerait ne pas être seulement conjoncturel, ni les dernières tendances en matière d'évolution démographique -la plupart des données datent de 2006 ou 2008, soit avant le début de la crise économique-. Peu d'éléments de prospective de la charte semblent donc pertinents du fait qu'ils s'appuient sur un diagnostic non suffisamment actualisé ou encore sur des coups partis en termes de développement économique sans analyse sur l'opportunité de ces projets au regard des évolutions de territoire. Par ailleurs, cette idée du « *SRADT permanent* » ne verra probablement pas le jour, car c'est une refonte complète du SRADT qu'il faudra envisager dès son approbation, et non « *de mettre en place des dispositifs permettant les*

adaptations nécessaires sans nécessiter de révision globale forcément longues et complexes » comme pressenti dans les Principes et méthodologie de mise en œuvre (page 42).

Le SRADT intègre normalement le schéma régional des infrastructures et des transports, or, le projet de SRADT PACA a abandonné l'élaboration de ce schéma et annexe un document « ambitions pour les transports et déplacements en PACA ». Ce choix a été fait début 2012 en raison « *des évolutions institutionnelles découlant du projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles* ». Une option identique aurait du être prise pour l'ensemble du SRADT au regard du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Avis sur le Projet d'Aménagement et de Développement du Territoire de la Région
PACA

Le maintien du calendrier initial d'approbation du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) de la région PACA semble de moins en moins opportun au regard du contexte territorial fortement évolutif, alors qu'une importante remise en question du contenu et de la portée du SRADT ainsi que des compétences des régions est prévue dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République qui sera soumis prochainement au vote du Sénat.

Parallèlement, l'ensemble des collectivités publiques de la région PACA se voit confronté à un remaniement important du paysage institutionnel qui peut remettre en question les échelles de projets de développement encouragés dans le cadre du SRADT. La proposition d'une nouvelle rationalisation de la carte intercommunale resserrée autour des bassins de vie et axée sur un accroissement de la taille minimale des EPCI à fiscalité propre de 5 000 à 20 000 habitants, risque d'avoir des incidences notables sur les bassins de vie tels qu'ils ont été identifiés dans le cadre du projet de SRADT PACA.

Ce schéma ayant une portée de déclinaison des orientations sous forme opérationnelle par la région PACA (guide stratégique à la contractualisation Etat-Région et à la conditionnalité des aides), la référence à ses orientations en matière de projets de développement risque d'être en décalage non seulement avec l'évolution du paysage institutionnel, mais aussi avec les moyens financiers des collectivités locales, le SRADT ne prenant pas en compte la toute prochaine baisse de la Dotation Globale de Fonctionnement et de façon générale la baisse des recettes qui risque de rejaillir fortement en termes de soutien aux projets de développement économique.

Cette question financière, qui va devenir de plus en plus cruciale, se double de l'évolution prochaine des compétences des régions dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République : suppression de la clause générale de compétence pour l'attribution de compétences spécifiques à la région, notamment en matière de soutien au développement économique et du renforcement des compétences en matière de transport en héritant notamment de la responsabilité des transports non urbains routiers, ce qui signifiera donc a contrario la suppression de la possibilité de contribuer au financement d'opérations d'intérêt régional des autres collectivités et

groupements en-dehors des propres compétences de la région, alors que l'ensemble de ces questions sont actuellement abordées sous un autre angle de vue dans le projet de SRADT PACA proposé.

Par ailleurs, le SRADDT de deuxième génération, le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire devrait prendre une nouvelle dimension et une autre portée normative, toujours dans le cadre du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, la région acquérant ainsi la capacité à coordonner l'action régionale par le biais du nouveau SRADDT. Ce SRADDT sera un vrai projet d'aménagement du territoire qui devra être basé sur le principe d'équilibre « développement urbain/préservation de l'environnement » et sur les objectifs de développement durable qui sont des fondamentaux indispensables à tout document de prospective. La nouvelle génération de SRADDT devra également se placer dans la hiérarchie des normes en respectant des obligations de compatibilité avec les documents qui lui sont supérieurs, ce qui donnera une meilleure cohérence aux choix d'aménagement du territoire. La région aura aussi l'obligation d'adopter, en parallèle du SRADDT, un schéma régional de développement économique dans l'année qui suit le renouvellement du conseil régional, c'est-à-dire dès 2016, ainsi que l'élaboration d'un schéma régional de développement touristique, d'où le traitement de ces problématiques dans le cadre d'autres schémas que le SRADDT.

Le projet de SRADT actuellement proposé se situe donc en décalage avec le SRADDT envisagé très prochainement puisqu'il intégrera une démarche globale de développement durable dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de la lutte contre le réchauffement climatique en regroupant ainsi le schéma régional de l'intermodalité, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, ainsi que le plan régional de prévention et de gestion des déchets, alors que le SRADT actuel cible des politiques ponctuelles relatives aux grands équipements et aux projets économiques porteurs sans vision stratégique d'aménagement du territoire.

Ce décalage se retrouve au niveau des leviers à mettre en œuvre dans le cadre de l'ensemble des problématiques alors que les compétences des collectivités territoriales seront redistribuées prochainement. Les leviers proposés dans la charte du SRADT restent d'ailleurs de bonnes intentions formulées de façon générique, sans aucune priorisation ni hiérarchisation des niveaux d'acteurs publics concernés par les problématiques et qui risquent d'être sans effet réel au regard de la mutation prochaine des territoires.

L'engagement du SRADT sur la réorientation de la région PACA vers un développement endogène : *« le temps est donc venu de passer d'une stratégie focalisée sur l'attractivité et l'apport exogène à une stratégie visant à faire fructifier les ressources et le capital accumulés : [...] de profiter de ces défis*

pour accroître la valeur ajoutée régionale » (cf. La charte page 11) vient en réalité en contradiction avec ce qui fait en définitive l'atout de la région PACA, c'est-à-dire son attractivité, ainsi que les projets de développement externalisés qui sont finalement identifiés et encouragés dans le SRADT PACA.

Le SRADT conforte le système multipolaire métropolitain de la région PACA au sein d'un espace métropolitain partant de Nice jusqu'à Avignon en identifiant des cœurs de métropole participant d'un même espace métropolitain, sans apporter une analyse d'aménagement du territoire qui aura pu être la plus-value du SRADT.

Il semble vouloir conforter le développement de chacun de ces pôles jusqu'à l'échelle du bassin de vie qui joue un rôle de proximité (système de 20 à 30 minutes). Au regard de la prochaine redistribution du paysage intercommunal, cette proposition de hiérarchisation du territoire semble devoir être remise en question. Or, l'échelle du bassin de vie est une échelle de territoire qui joue un rôle important dans le SRADT en termes d'échelle de proximité qui devra donc être totalement revue sous peu. Par ailleurs, aucun projet stratégique n'est identifié à Aix-en-Provence, que ce soit en matière de développement économique ou de projets de transport ferré, alors que les projets d'envergure régionale y sont nombreux (réouvertures ou améliorations de lignes de TER, confortement de la plateforme des pôles de compétitivité de la région PACA, projets de campus et de pôles numériques, ...).

Il est relevé que si la démarche d'évaluation du SRADT portant sur « *la pertinence du SRADT au regard de l'évolution des enjeux régionaux et des besoins des territoires* » ainsi que « *l'utilité et la portée du SRADT pour les partenaires, les citoyens* » avait été véritablement intégrée dans la réflexion de la révision du SRADT, il serait apparu opportun de mûrir cette démarche et de différer l'approbation du SRADT, et non d'envisager « *la construction d'un référentiel d'évaluation* » postérieurement à l'approbation du SRADT (cf. Principes et méthodologie de mise en œuvre pages 39-40).

L'idée du « *SRADT permanent* » (cf. Principes et méthodologie de mise en œuvre page 41) aurait du être intégrée à bon escient en cours de procédure en réactualisant un certain nombre de problématiques dans le diagnostic. Les données du diagnostic ne sont effectivement pas des plus récentes et n'intègrent donc pas « l'effet crise » qui semblerait ne pas être seulement conjoncturel, ni les dernières tendances en matière d'évolution démographique -la plupart des données datent de 2006 ou 2008, soit avant le début de la crise économique-. Peu d'éléments de prospective de la charte semblent donc pertinents du fait qu'ils s'appuient sur un diagnostic non suffisamment actualisé ou encore sur des coups partis en termes de développement économique sans analyse sur l'opportunité de ces projets au regard des évolutions de territoire. Par ailleurs, cette idée du « *SRADT permanent* » ne verra probablement pas le jour, car c'est une refonte complète du SRADT qu'il faudra envisager dès son approbation, et non « *de mettre en place des dispositifs permettant les*

adaptations nécessaires sans nécessiter de révision globale forcément longues et complexes » comme pressenti dans les Principes et méthodologie de mise en œuvre (page 42).

Le SRADT intègre normalement le schéma régional des infrastructures et des transports, or, le projet de SRADT PACA a abandonné l'élaboration de ce schéma et annexe un document « ambitions pour les transports et déplacements en PACA ». Ce choix a été fait début 2012 en raison « *des évolutions institutionnelles découlant du projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles* ». Une option identique aurait dû être prise pour l'ensemble du SRADT au regard du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.