

# COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

**Mercredi 7 avril 2010**

GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite)  
CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

## SOMMAIRE

<b>COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES</b> .....	<b>1</b>
<b>GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite)</b> .....	<b>1</b>
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	<b>1</b>
Article premier (Suite)	<b>1</b>
Articles additionnels	<b>7</b>
Article 2	<b>9</b>
<b>CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS</b> .....	<b>27</b>
<b>GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite)</b> .....	<b>29</b>
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	<b>29</b>
Article 2 bis (Supprimé)	<b>29</b>
Article 3	<b>29</b>

## SÉANCE du mercredi 7 avril 2010

86<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2009-2010

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT,  
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :  
MME MONIQUE CERISIER-BEN GUIGA, M. PHILIPPE NACHBAR.

La séance est ouverte à 14 h 35.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

### Commissions mixtes paritaires

(Application de l'article 13 de la Constitution)

**M. le président.** – La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi organique relatif à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

### Grand Paris (Procédure accélérée – Suite)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris.

Discussion des articles (Suite)

**M. le président.** – Dans la discussion des articles, nous avons commencé l'examen de l'article premier.

#### Article premier (Suite)

- ① *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit la ville de Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France 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.*

- ② *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.*

- ③ *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 Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.*

- ④ *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.*

- ⑤ *Dans cette perspective, l'élaboration du réseau organisant les transports dans la région d'Ile-de-France doit prendre en compte les interconnexions à mettre en place avec l'ensemble du réseau ferroviaire et routier national afin de permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.*

**M. le président.** – Amendement n°9, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Supprimer cet article.

**Mme Éliane Assassi.** – La nouvelle rédaction de cet article ne nous satisfait pas plus que la précédente. C'est davantage un exposé des motifs qu'un article de loi. Dépourvu de toute portée normative, il n'est qu'affichage. Les affirmations sont des promesses qui n'engagent que ceux qui y croient...

Qui plus est, nous ne saurions cautionner votre projet urbain. Nous voulons une métropole solidaire, un développement harmonieux, partagé ; vous, « unir la ville de Paris aux grands territoires stratégiques de la Région Ile-de-France ». Or le reste du texte est en contradiction avec cette première phrase...

Les prétendus atouts de ce projet urbain sont présentés de façon mensongère : en guise de « réseau de transport interconnecté », une ligne de métro... Loin de contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain, il l'organise : le métro rapide traversera des territoires éloignés, encore faiblement urbanisés. Loin de réduire les déséquilibres, il les renforce. Aussi nous demandons la suppression de cet article.

**M. le président.** – Amendement identique n°237, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

**Mme Dominique Voynet.** – Les ambitions affichées dans cet article sont louables, mais les outils mis en œuvre ne permettront pas d'aller au-delà de la simple déclaration de principe. Le projet global promis

n'est pas au rendez-vous. Le grand métro souterrain ne remédiera en rien à l'étalement urbain ou au mitage du territoire.

Cet article torture également la langue française : on apprend que « le réseau s'articule autour de contrats de développement territorial ». Est-ce à dire que les infrastructures se greffent sur les contrats ? On apprend plus loin que ceux-ci sont facultatifs, se concluent entre l'État et la commune en court-circuitant la région, et se substituent aux contrats de projets !

Le premier alinéa indique que « les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation du projet », or les citoyens n'ont pas eu leur mot à dire et la « grande concertation » n'a servi qu'à légitimer un projet déjà ficelé. (*M. Yves Pozzo di Borgo s'exclame*) Le projet de loi vise également à « réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ». Jolie langue de bois : ce n'est pas parce que les hommes d'affaires feront plus rapidement Orly-La Défense que les inégalités sociales s'atténueront dans l'Oise ou dans la Marne !

La commission du Sénat a certes ajouté un objectif chiffré pour la construction de logements sociaux, mais rien ne garantit leur réalisation : c'est un cavalier qui ne vise qu'à interpeller le Gouvernement. Nous demandons la suppression de cet article, élaboré, comme le reste, sans concertation.

**Mme Nicole Bricq.** – Très bien !

**M. Jean-Pierre Fourcade,** *rapporteur de la commission spéciale sur le Grand Paris.* – Il est de bon ton d'accuser cet article premier de recouvrir des sujets dont le texte ne traiterai pas. Il parle de transports, de recherche et d'innovation, des contrats de développement territorial : ce sont les trois piliers du texte ! C'est caricaturer le projet de loi que de le réduire aux seuls transports.

La commission spéciale a réécrit l'article pour y ajouter un objectif de 70 000 logements sociaux, qui sera développé par la suite dans un chapitre spécial. Elle tient à cet article : défavorable aux amendements de suppression.

**M. Christian Blanc,** *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.* – Même avis. Dans l'objet de son amendement, Mme Voynet dénonce « une vision libérale du développement de la région Ile-de-France autour de pôles de compétitivité ». Encore faudrait-il être un peu plus précis...

Les pôles de compétitivité n'ont rien à voir avec les pôles de développement, lesquels peuvent contenir plusieurs pôles de compétitivité.

Enfin, le réseau de transport met 5 millions de Franciliens en relation directe avec les gares

envisagées. Dire que les besoins des Franciliens ne sont pas pris en compte est donc pour le moins excessif.

**Mme Nicole Bricq.** – Nous avons dit hier que le groupe socialiste ne présenterait pas d'amendement à cet article car c'est à l'article 2 que nous développerons notre vision, fondamentalement différente de la vôtre. Cela étant, nous voterons les amendements de suppression de nos collègues parce que nous considérons, monsieur le rapporteur, que vous dévidez ici un chapelet de bonnes intentions sans en tirer les conséquences dans la suite du texte. Un exemple : votre objectif de 70 000 logements « géographiquement et socialement adaptés » est démenti par l'article 19, qui dispose que c'est le préfet qui sera chargé de le « territorialiser », ce qui signifie tout benoîtement que c'est l'État, sans qu'il y ait discussion, qui décidera où il est bon de construire ces logements. Il est clair que celles des communes qui ont coutume de renâcler à construire des logements sociaux continueront à le faire, et que c'est plutôt vers l'est que l'on en verra s'élever. Ceci sans parler des prix du foncier, et de la fiscalité immobilière, sur laquelle la commission des finances a entamé un gros travail : votre majorité elle-même reconnaît que les dispositifs fiscaux dont vous avez eu l'initiative ne correspondent pas aux besoins de la population.

Et que dire du financement ? Vous ressassez à l'envi que la double boucle sera financée par l'État. Nous y reviendrons à l'article 9, où l'on voit bien comment vous entendez procéder pour vous en tirer à bon compte. Ce qui vous permet, à l'article 3, de verser au « chacun pour soi » : L'État fait ce qu'il estime devoir faire, que la région fasse de même. De coopération entre les deux, il n'est autrement dit pas question. Bref, vous ne voulez, dans ce texte, entendre parler ni de discussion, ni de concertation, et encore moins de négociation.

**M. Jacques Mahéas.** – Sans doute avez-vous fait des efforts, monsieur le rapporteur, mais comment améliorer un texte si mauvais en tous points ? C'est ainsi que vous vous condamnez à juxtaposer des mesures, sans philosophie d'ensemble. Encore ne serait-ce là qu'une base de discussion, mais nous avons compris, hier, que vous resterez vent debout contre tous nos amendements. Vous parlez de développement économique durable ? Fort bien, nous verrons le sort que vous réserverez à notre amendement n°117, et si vous entendez enterrer ou ressusciter le Grenelle de l'environnement. Car on remarque aujourd'hui une fâcheuse discordance entre les mots et les actes, dont le Président de la République donne de regrettables exemples : c'est ainsi qu'on l'entend louer l'écologie, mais qu'on le voit l'enterrer quand il s'agit de parler avec les agriculteurs.

Vous parlez de réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux ? Nous constatons pourtant que l'est est sacrifié. Car ce n'est pas avec le monstre technologique de Saclay, l'hyper-développement au

nord, et de douteux amendements déposés en catimini pour construire plus encore de bureaux à la Défense que vous atteindrez ce que vous prétendez être vos objectifs. Quand je vous ai parlé, en commission, monsieur le ministre, de la cité Descartes, vous m'avez répondu : « Il faut laisser le temps au temps. » Mais à l'est, monsieur le ministre, on n'a pas le temps. Et ne me parlez pas de l'axe Clichy-Le Bourget, car c'est oublier toute la partie sud de l'est parisien. Que faites-vous du Val-de-Marne ? Quand on sait que dans les zones urbaines sensibles, le chômage, qui dépasse déjà largement les 25 %, augmente encore de 37 à 40 %, croyez-vous donc que le métro suffira à réduire les inégalités ? Neuilly-sur-Seine n'est pas Neuilly-sur Marne. L'emploi à l'ouest, les cas sociaux à l'est. Combien de temps cela durera-t-il ? Foin donc des bonnes intentions, nous voulons des réalisations concrètes.

*Les amendements identiques n°9 et n°237 ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°10, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger ainsi cet article :

Le projet du Grand Paris a pour objet de répondre aux défis majeurs et transversaux du développement de la région Ile-de-France: la lutte contre les inégalités sociales et territoriales, la préservation de l'environnement et le rayonnement économique et culturel de la région.

Ses objectifs prioritaires sont la réponse aux besoins des Franciliens notamment par l'amélioration de l'offre de transports et de logements publics, le renforcement de la mixité sociale de l'habitat, l'amélioration des équipements publics, des infrastructures de transports et des services publics, le conditionnement de l'aide publique aux entreprises à la réalisation d'objectifs d'amélioration qualitative de l'offre d'emploi et de l'offre de formation, la transition écologique de l'économie régionale, la promotion du commerce et des activités de proximité, la préservation des terres agricoles et des espaces naturels. Il vise notamment à maîtriser l'étalement urbain.

Ce projet implique l'étroite collaboration des élus locaux, la mise en œuvre de procédures de consultation régulières de la population, la signature de nouveaux contrats d'objectifs et de moyens entre l'État et les collectivités.

**M. Bernard Vera.** – Cet amendement réécrit l'article conformément à notre vision d'un grand projet d'aménagement de la région, qui place en son cœur un objectif de réduction des disparités plutôt que le développement de pôles déjà favorisés. La région Ile-de-France peut-être un exemple d'excellence en matière de services publics, de logements sociaux, de transports publics désenclavant l'ensemble du territoire. La lutte contre les différences socio-

économiques devrait être l'angle d'attaque principal du projet. Tel n'est pas le cas dans le vôtre.

Nous déplorons aussi votre absence de volontarisme en matière de politiques industrielles. Nous estimons que les aides publiques aux entreprises devraient être conditionnées par l'amélioration qualitative de l'offre d'emplois.

Nous déplorons que les représentants des élus, des institutions et des associations concernées soient mis systématiquement à l'écart des processus de décision. Seule prévaudra la volonté de la SGP, où l'État est majoritairement représenté. L'aménagement du territoire de la région devrait pourtant être pensé en fonction des besoins franciliens, en étroite concertation entre l'État et les collectivités concernées et en association avec l'ensemble des habitants.

Le logement, les transports, l'emploi et les équipements publics devraient constituer les quatre piliers d'un projet qui, sans cela, restera voué à l'échec, enfermé dans une double logique ségrégative et spéculative. Un vrai projet implique aussi des engagements financiers lourds, qui devraient être formalisés dans un contrat de projet. La valorisation des terrains attenants aux gares, monsieur le rapporteur ? Mais que faites-vous de l'objectif de mixité ? S'il était vraiment vôtre, c'est une gestion des terrains *via* un office public du foncier que vous auriez préconisée.

**M. le président.** – Amendement n°238, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Rédiger ainsi cet article :

Le projet du Grand Paris a pour objet de répondre aux défis majeurs et transversaux du développement de la région d'Ile-de-France : la lutte contre les inégalités sociales et territoriales, la préservation de l'environnement et le rayonnement économique et culturel de la région. Ses objectifs prioritaires sont l'amélioration de l'offre de transports publics et de l'offre de logements, le renforcement de la mixité sociale de l'habitat, l'amélioration des équipements, des infrastructures de transports et des services publics, le conditionnement de l'aide publique aux entreprises à la réalisation d'objectifs d'amélioration qualitative de l'offre d'emploi et de l'offre de formation, la transition écologique de l'économie régionale, la promotion du commerce et des activités de proximité et la préservation des terres agricoles et des espaces naturels. Ce projet implique l'étroite collaboration des élus locaux, la mise en œuvre de procédures de consultation régulières de la population, la signature de nouveaux contrats d'objectifs et de moyens entre l'État et les collectivités.

**Mme Dominique Voynet.** – Nous souhaitons redéfinir les objectifs de ce texte en mettant en exergue la nécessaire amélioration de la qualité de vie des habitants, la réduction des inégalités sociale et

l'amélioration des équipements et services publics, autant d'objectifs déterminants pour l'attractivité économique des territoires.

Il est en effet possible de faire de notre région un territoire d'excellence en matière de services publics, de développement du logement social et de transports publics accessibles, au service du désenclavement.

Les inégalités socio-économiques doivent être l'angle d'attaque principal d'un projet d'aménagement comme celui-ci, ce qui n'est pas du tout le cas dans ce texte.

Pourquoi vous embêter avec ces considérations sociales lorsque vous voulez être des développeurs, des aménageurs ? Parce que réduire les inégalités, c'est créer de l'emploi à terme, la présence de services de qualité comptant dans le choix d'implantation d'une entreprise. En outre, il faut réaliser ces aménagements dans le respect de l'environnement comme l'ont fait les Britanniques avec l'éco-quartier de Bedzed à Londres, achevé en 2002. Soit, on peut faire mieux pour la mixité sociale au sein de cet éco-quartier. Eh bien, inventons ! Pour autant, voilà un projet d'aménagement, fondé sur la réduction des temps de transport grâce à la proximité des zones de travail et d'habitation, le maintien d'une agriculture locale avec la création d'un système de vente directe et la volonté de réduire l'empreinte carbone, qui est fort éloigné de celui du Grand Paris. Enfin, la consultation et l'association des élus au processus décisionnel est indispensable. La première richesse de l'Île-de-France est sa population. L'aménagement du territoire doit être pensé en fonction de ses besoins et de ses attentes !

**M. le président.** – Amendement n°239, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéas 1 et 2

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

Le projet du Grand Paris consiste en la création d'un réseau de transports dont le financement est assuré par l'État, reliant des pôles économiques et des aéroports. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

**Mme Dominique Voynet.** – Soyons honnêtes : la création du métro automatique, le « Grand huit », et l'aménagement du plateau de Saclay ne permettront pas de « réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ». Je vous propose donc d'écrire noir sur blanc le véritable objet que poursuit ce texte, la création d'un réseau de transports liant pôles économiques et aéroports.

**M. le président.** – Amendement n°3, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo.

Alinéa 1, première phrase

Remplacer les mots :

la ville de Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France

par les mots :

les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne,

**Mme Catherine Dumas.** – Nous souhaitons réaffirmer le rôle déterminant de la zone centrale dans le Grand Paris. Le cœur d'agglomération, rappelons-le, concentre, sur 5 % du territoire francilien seulement, plus de 50 % de la population, 70 % des emplois et 90 % des déplacements.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Bravo !

**M. le président.** – Amendement n°106 rectifié, présenté par MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo.

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Le projet de Grand Paris se concrétisera par une réforme concernant la gouvernance, le périmètre et le budget affecté à cette entité. Le Parlement sera saisi au plus tard avant l'application de la réforme des collectivités territoriales en 2014.

**M. Philippe Dominati.** – Quelle gouvernance pour le Grand Paris ? Quel périmètre ? Quel budget ? Il est paradoxal que nous n'ayons pas de réponses à ces questions quand le Gouvernement s'est engagé avec résolution dans une réforme territoriale, que je soutiens, et nourrit un projet encore plus ambitieux pour l'Île-de-France. Le Gouvernement peut-il nous indiquer s'il existe, par exemple, un calendrier pour les transports régionaux ? Cela ferait toute la différence entre une loi à projet politique et une loi technique...

**M. le président.** – Amendement n°242, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

Les contrats de développement territorial sont définis et mis en œuvre conjointement par l'État, les communes et leurs groupements dans un but de dynamique territoriale et de développement durable. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements, conformément aux objectifs du schéma directeur de la région d'Île-de-France. Afin de répondre aux besoins de la population francilienne, ils devront prévoir la production d'au moins 30 % de logements sociaux sur chaque territoire concerné.

**Mme Dominique Voynet.** – Le contrat de développement territorial ne doit pas vider de son sens le contrat de projet État-région. Ce dernier, selon certains, tiendrait du saupoudrage. Néanmoins, l'État pèse parfois de tout son poids pour inscrire un projet

dans ce contrat sans que la région y trouve à redire car il s'agit de domaines essentiels. Par exemple, dans ma région, la vie étudiante. Si le contrat de développement territorial n'a pas vocation, comme vous l'affirmez, à concurrencer la région, pourquoi prévoir qu'il soit passé entre l'État et les communes ? D'où cet amendement qui rappelle également que le logement, en particulier la production de logements sociaux, est une priorité absolue pour les Franciliens.

**M. le président.** – Amendement n°2 rectifié, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo.

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

**Mme Catherine Dumas.** – Nous fixons un objectif de croissance économique moyen à l'Ile-de-France comparable à celui observé dans les grandes capitales européennes.

**M. le président.** – Amendement n°244, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

Le réseau de transports du Grand Paris est étroitement articulé avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux.

**Mme Dominique Voynet.** – Par cet amendement, nous rappelons l'importance du maillage du réseau des transports, meilleur moyen affirmait RFF en 2007 d'améliorer la mobilité francilienne. Développons un schéma en toile d'araignée dans toute la région, et non centré sur les seules zones de développement économique. Le projet de « Grand huit », nous l'avons déjà dit, facilite uniquement les déplacements travail-travail dans l'ouest parisien.

**M. le président.** – Sous-amendement n°303 à l'amendement n° 244 de Mme Voynet, présenté par M. Revet.

I. - Alinéa 3, deuxième phrase de l'amendement n° 244

Après le mot :

ferroviaire

insérer le mot :

, fluvial

II. - Alinéa 3 de l'amendement n° 244

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les

engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

**M. Charles Revet.** – Le Grand Paris, a clairement dit le Président de la République, doit également s'ouvrir sur le grand large, par exemple les grands ports de Rouen et du Havre. Il faut donc prévoir une ligne à grande vitesse qui reliera Paris à la Haute et à la Basse-Normandie. D'où ce sous-amendement qui contribuera également à éviter les changements entre les gares parisiennes et à désengorger le périphérique...

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – L'amendement n°10 ajoute des éléments sans rapport avec l'objet de ce texte : avis défavorable. Même avis à l'amendement n°238. L'amendement n°239 réduit le projet du Grand Paris à un projet de métro : avis défavorable.

Avis favorable à l'amendement n°3. L'amendement n°106 rectifié est d'appel et il adresse une injonction au Gouvernement, ce n'est guère constitutionnel : retrait, sinon rejet.

L'amendement n°242 conditionne la construction de logements au schéma directeur régional de 1994, c'est un peu ancien : Avis défavorable.

**Mme Dominique Voynet.** – Non au nouveau schéma !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Avis favorable à l'amendement n°2 rectifié, de même qu'à l'amendement n°244, qui articule le projet au réseau actuel. Avis favorable au sous-amendement n°303.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Avis défavorable à l'amendement n°10, de même qu'aux amendements n°238 et 239.

Le projet d'une double boucle doit sa forme à notre volonté de relier les pôles stratégiques entre eux et à Paris, plutôt que de créer un nouveau périphérique, nous considérons donc bien que Paris est le cœur de la région capitale : avis favorable à l'amendement n°3.

La gouvernance est un sujet essentiel, l'horizon de 2014 paraît raisonnable, mais il convient que les collectivités fassent leurs projets de gouvernance et il serait malvenu de fixer d'ores et déjà une date butoir : retrait, sinon rejet de l'amendement n°3.

Avis défavorable à l'amendement n°242. Favorable à l'amendement n°2.

L'amendement n°244 rappelle que la question des réseaux de transports franciliens dépasse l'intérêt régional. L'ambition du Grand Paris est aussi de relier les grandes gares, pour faciliter les déplacements de ceux qui ne font que transiter par Paris.

**M. Charles Revet.** – Très bien !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – De nombreux Franciliens conservent des liens familiaux, amicaux ou affectifs avec le reste du territoire national,

il faut en tenir compte. Je me réjouis qu'un amendement sur le réseau routier nous vienne de vous, madame Voynet, nous travaillons au décongestionnement des grands axes, en étudiant en particulier la possibilité de créer de grands parkings accolés aux nouvelles gares. Si l'État porte le projet du Grand Paris, ce n'est pas parce que la région ne saurait pas le faire, mais parce que cette question est d'intérêt national, plutôt que seulement régional. Avis favorable.

Même avis au sous-amendement n°303.

*L'amendement n°10 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°s 238 et 239.*

**M. Philippe Dallier.** – Je voterai l'amendement n°3, car M. Dominati englobe dans le cœur de la région capitale aussi bien Paris que les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Chacun se rend compte, qu'il soit élu de Paris ou de banlieue, que la région compte une zone urbaine dense, avec ses problèmes spécifiques, et qu'il faut en tenir compte en raison de ces spécificités.

J'aimerais voter également pour l'amendement n°106 mais je crains que notre collègue ne le retire. Monsieur le ministre, on parle de la gouvernance métropolitaine depuis fort longtemps, sans rien voir venir : elle s'éloigne sans cesse, comme l'horizon ! Pourquoi ne pas fixer une date ? Un nouveau réseau de 40 gares va voir le jour, avec ses polarités, son influence sur l'ensemble de la région, mais aurons-nous pour autant fait des progrès pour la gouvernance de l'ensemble ? Rien n'est moins sûr, et nous serions bien inspirés de fixer une date pour que le projet métropolitain trouve sa gouvernance !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Je l'ai dit hier : la multiplicité des acteurs nuit à l'efficacité des politiques publiques en Ile-de-France, le cœur de l'agglomération pâtit du manque de coopération entre les territoires franciliens. L'intercommunalité couvre seulement 56 % de l'Ile-de-France, contre 90 % du reste du territoire. Toutes les grandes villes européennes ont regroupé leur territoire et, en France même, il n'y a qu'à comparer Lyon et Paris pour mesurer la déperdition d'énergie que nous subissons en Ile-de-France. Depuis la loi de 1966, Lyon rationalise et améliore sa gouvernance à l'échelle de la métropole, alors que depuis la disparition du département de la Seine, en 1964, la métropole parisienne est segmentée, les compétences y sont éparpillées. On aurait pu ajouter dans la loi une communauté urbaine de Paris, nous avons fait un autre choix. Je me tourne vers la gauche : êtes-vous prêts à une gouvernance métropolitaine pour Paris ?

Il y a quinze ans, la droite et le centre gouvernaient l'Ile-de-France : ils avaient la région, cinq départements et la Ville de Paris. C'est l'inverse aujourd'hui. Monsieur Caffet, vous savez bien que le maire de Paris, qui a lancé Paris métropole, est gêné par la présence de M. Huchon à la présidence du

conseil régional et doit éviter de susciter des querelles intestines au parti socialiste. (*Vives protestations sur les bancs socialistes*) Il faudra un jour avoir le courage d'aborder le problème de la gouvernance !

**M. Jean Louis Masson.** – N'étant pas d'une nature contrariante, je voterai cet amendement, mais je ne vois pas ce qu'il change concrètement au texte initial. Je suis sans doute un peu provincial, mais je crois qu'au lieu de se perdre en considérations générales, il vaudrait mieux s'attacher aux problèmes concrets !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – M. Pozzo di Borgo m'ayant interpellé et ayant mis en cause le maire de Paris, je me dois de lui répondre. M. Dallier avait au moins eu l'élégance de poser en termes clairs le problème récurrent de la gouvernance de l'Ile-de-France, qui lui est familier. Quant à vous, monsieur Pozzo di Borgo, vous usez d'un vocabulaire patrimonial qui nous est étranger : non, nous n'« avons » pas la région ni la ville, nous n'en sommes pas propriétaires ! Nous sommes des élus mandatés par nos concitoyens, qui nous ont encore récemment renouvelé leur confiance ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Vous ne manquez pas de toupet d'attaquer le maire de Paris : c'est en 2001 que la capitale est sortie de son splendide isolement et a tendu la main aux communes de banlieue, au lieu d'y exporter ses nuisances -ordures, cimetières...- comme c'était le cas auparavant ! (*Même mouvement ; Mme Catherine Dumas proteste*)

Enfin, vous savez bien que le problème de la gouvernance ne se résoudra pas par un coup de baguette magique. Peut-être y a-t-il quelques nuances entre la ville de Paris et la région, mais je ne sache pas que la majorité soit unanime ! Le Président de la République lui-même a dit le 29 avril 2009 que le problème de la gouvernance ne pourrait être réglé que par nos successeurs. Au lieu de lancer des accusations en séance, balayez donc devant votre porte ! (*Même mouvement*)

**Mme Dominique Voynet.** – C'est l'arroseur arrosé !

**M. David Assouline.** – M. Pozzo di Borgo se sert du Sénat comme d'une tribune pour mettre en cause l'équipe municipale parisienne. De notre côté, contrairement au Gouvernement qui, au moindre échec, blâme la politique menée par la gauche il y a plus de huit ans, nous n'incriminons pas la précédente majorité de droite. Le débat sur la gouvernance est complexe et ne doit pas être instrumentalisé. Les élus défendent les prérogatives de leur collectivité, c'est bien normal. Mais depuis 2001, Paris a renoncé à l'impérialisme dans ses relations avec ses voisines. Certes, la concertation est plus difficile que la méthode brutale du Gouvernement. Au sein de Paris métropole, nous avons choisi d'avancer pas à pas, de manière pragmatique ; mais même si les progrès sont lents, ils



le seront moins qu'avec un Grand Paris réduit à un métro souterrain !

Je ne comprends pas la violence des propos de M. Pozzo di Borgo depuis hier. Peut-être songe-t-il à sa réélection... Il y a dix ans, toutes les communes de banlieue dénonçaient le caporalisme de Paris !

**M. Nicolas About.** – Les choses n'ont guère changé : le Stif donne tout aux tramways, rien au reste...

**M. Philippe Dominati.** – Monsieur Caffet, aucun de nous ne se considère comme propriétaire de son mandat : la critique est un peu facile... En outre, il est faux que les rapports entre Paris et les communes limitrophes aient brusquement changé depuis l'arrivée de la gauche aux affaires. (*Marques d'étonnement à gauche*) Il y a toujours eu un adjoint qui en était chargé et du temps de MM. Chirac et Tiberi, je ne me souviens pas de problèmes particuliers ! (*Même mouvement*)

**M. David Assouline.** – Demandez donc à M. Santini !

**M. Philippe Dominati.** – Des syndicats intercommunaux existaient : j'en ai présidé un. Croyez-vous que M. Fourcade soit homme à se laisser caporaliser ? Les relations sont depuis longtemps sur la voie de la normalisation. M. Dallier a formulé de nouvelles propositions ; quant à vous, monsieur Caffet, vous n'en faites aucune.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Et vous donc ? C'est M. Sarkozy lui-même qui a évacué le problème !

*L'amendement n°3 est adopté.*

**M. Philippe Dominati.** – Peut-être le temps n'est-il pas venu d'aborder la question de la gouvernance : nous devons donc nous contenter de résoudre des problèmes techniques, et c'est regrettable. Toutefois je suis satisfait que M. le ministre nous ait indiqué que 2014 lui paraissait un objectif réaliste et même tardif, même s'il ne peut pas s'engager au nom du Gouvernement.

*L'amendement n°106 rectifié est retiré.*

**M. Philippe Dallier.** – Les contrats de développement territorial risquent de manquer de cohérence et, paradoxalement, de favoriser en même temps l'uniformisation. L'amendement n°242 tend à imposer un minimum de 30 % de logements sociaux. En faut-il autant à Clichy-Montfermeil ? Je ne le crois pas. (*Exclamations à gauche*) Le problème de la mixité sociale doit être abordé au niveau de la métropole.

*L'amendement n°242 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°2 rectifié est adopté.*

*Le sous-amendement n°303 est adopté.*

*L'amendement n°244, modifié, est adopté.*

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Nous aurons connu quatre versions successives de cet article premier, contradictoires entre elles. La deuxième, celle déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale, est la plus proche de la vérité : le texte se résume à un réseau de transports unissant les zones stratégiques de la région, à quoi s'ajoutent des projets territoriaux communs à l'État et aux collectivités locales. A l'Assemblée nationale et en commission spéciale, de multiples considérants ont été introduits, concernant l'environnement ou le logement, mais ils sont vides de sens, car rien n'est prévu pour une application concrète ! Nous ne voterons pas cet article.

*A la demande du groupe CRC-SPG, l'article premier, amendé, est mis aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	337
Nombre de suffrages exprimés.....	336
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	169
Pour l'adoption .....	184
Contre .....	152

*Le Sénat a adopté.*

### Articles additionnels

**M. le président.** – Amendement n°6, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 1<sup>er</sup>, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et de lutte contre les exclusions est abrogée.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – A l'Assemblée nationale, monsieur le secrétaire d'État, vous avez affirmé que le projet de loi visait à définir des objectifs pour combler les lacunes en matière de cohésion sociale et de logement. Or le texte ne contient aucune mesure en faveur du logement, aucun objectif contraignant. Vous abandonnez la politique du logement aux promoteurs privés et à leurs intérêts... Les 70 000 logements par an annoncés par M. Sarkozy figurent bien à l'article premier, mais ce chiffre est trop faible au regard des besoins et il est à relativiser : les contrats « participant » à la poursuite de cet objectif, sans plus...

La réalité est celle d'une différenciation sociale de plus en plus accusée sous le règne du marché. Pénurie, cherté des loyers, le centre est réservé aux plus riches. Depuis 1999, le taux d'effort des ménages a explosé. Or la loi de mobilisation en faveur du logement et de lutte contre les exclusions a alourdi les contraintes pesant sur les locataires, durci les conditions de maintien dans les lieux, augmenté les surloyers. Mme Boutin a eu aussi à cœur de raccourcir les délais d'expulsion sans se soucier de relogement. Vous orchestrez la remise en cause de la mixité sociale, vous accroissez la ségrégation territoriale.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Rien sur le logement ? Nous en reparlerons à l'article 19 bis !

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Il ne contient rien de contraignant.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Non il ne faut pas abroger la loi de mars 2009 ! Votre amendement s'éloigne vraiment trop du sujet : avis défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis.

*L'amendement n°6 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°7, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 1<sup>er</sup>, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est abrogée.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Lors de l'examen du projet de loi relatif aux contrats de partenariat en 2008, Mme Lagarde résumait fort bien le but poursuivi : pallier le désengagement de l'État ou des collectivités publiques. « Ce que l'État ne peut ou ne souhaite pas faire lui-même, faute de moyens, de temps ou d'efficacité comparable à celle du secteur privé, il peut désormais le faire faire par des professionnels qui prennent en charge l'ensemble des opérations, depuis la conception jusqu'à l'exploitation ». Les gouvernements de droite, depuis la loi de décentralisation de 2004, ont organisé le désengagement massif de l'État de ses fonctions régaliennes. Les compétences des collectivités territoriales se sont considérablement élargies, pas leurs moyens : ces collectivités sont aujourd'hui asphyxiées. Les contrats de partenariat créés par l'ordonnance du 17 juin 2004 devaient rester limités, conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Or, la loi en 2008 a ouvert deux nouveaux cas de contrats. Et le bilan est manifestement avantageux par rapport aux autres outils de la commande publique... Nous avons dénoncé cet aménagement ; et voilà que le projet de loi relatif au Grand Paris récidive ! Nous demeurons hostiles à ce partenariat, par lequel la puissance publique se déleste de sa mission d'aménagement du territoire. C'est une privatisation larvée, rien de moins !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Là encore, ce projet de loi ne doit pas être l'occasion de supprimer des lois ou ordonnances en vigueur. Celle-ci est importante car elle permet de réaliser des opérations d'équipement qui seraient impossibles autrement. Je l'ai vu comme président d'une communauté d'agglomération : j'ai signé un partenariat public privé pour refaire l'éclairage public. C'est une bonne formule, bien encadrée soumise à une évaluation préalable.

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

*L'amendement n°7 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°8, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 1<sup>er</sup>, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Toute aide publique accordée par l'État, les collectivités territoriales ou les établissements publics aux entreprises est conditionnée par un engagement quantifié et mesurable de l'entreprise bénéficiaire en terme d'investissement productif, de création d'emploi et de formation des personnels.

Le non respect de l'un de ces engagements entraîne le remboursement de l'aide à due concurrence.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Nous souhaitons formaliser et conditionner l'attribution d'aides publiques aux entreprises.

L'État, les établissements publics, les organisations internationales et les collectivités territoriales peuvent accorder des aides aux entreprises. Or celles-ci ne respectent pas toujours les contreparties sociales auxquelles sont pourtant conditionnées les aides.

Le Fonds d'investissement stratégique, présenté comme l'arme anticrise du Président de la République, a montré ses limites. Alors qu'en juillet il avait accordé 60 millions à la société Nexans, à Chauny dans l'Aisne, moins de trois mois plus tard, ce groupe a programmé la suppression de 14 % des effectifs de son berceau historique. Il est intolérable que l'argent public finance ainsi des stratégies d'externalisation ou ces plans sociaux dont souffrent les salariés, leurs familles et les territoires où ils résident.

Certaines collectivités, et notamment les régions, se sont dotées d'une charte de conditionnalité des aides aux entreprises. Nous proposons que cette conditionnalité soit portée au niveau national.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Tout le monde est d'accord avec cela !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – En principe, sans doute. On voit l'importance du sujet avec Heuliez. Mais il n'a pas sa place ici : cet amendement est un cavalier.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis défavorable.

*L'amendement n°8 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°245, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Après l'article 1<sup>er</sup>, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le projet du Grand Paris est élaboré en conformité avec les principes fondamentaux proclamés par la Charte de l'environnement.

Il s'inscrit dans le cadre des efforts coordonnés entre l'État et la région d'Ile-de-France afin de réduire la consommation des énergies fossiles, de lutter contre l'étalement urbain et de préserver les terres agricoles, la biodiversité et les espaces naturels.

**Mme Dominique Voynet.** – J'ai hésité à déposer cet amendement, tant il est facile de me rétorquer que, naturellement, ce projet de loi respecte la Constitution et donc la charte qui lui est adossée. Mais quand j'ai vu que vous alliez tout à l'heure défendre un article 3 qui détaille les procédures de débat public déjà amplement détaillées dans d'autres textes, je n'ai plus reculé devant cette redondance.

Dans votre lettre de mission du 7 mai 2008, votre secrétariat d'État était rattaché au ministère de l'écologie ; il l'est maintenant au Premier ministre. On peut dire que c'est pour mieux prendre en compte la dimension interministérielle ; je crains que ce ne soit plutôt que l'on tient l'écologie pour un détail.

J'ai déposé cet amendement car je m'inquiète de l'impact que va avoir le tracé retenu pour le métro : il favorise l'étalement urbain, ce qui est le contraire de ce que nous souhaitons. La peinture verte du Gouvernement est bien écaillée...

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Vous avez-vous-même reconnu que cet amendement était redondant ! Il va de soi que ce projet de loi doit respecter la charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle.

Il faut à tout prix éviter que la loi soit trop bavarde car, comme dit le Conseil d'État, quand la loi bavarde, les citoyens ne lui prêtent plus qu'une oreille distraite.

**M. David Assouline.** – Trois ans de bavardage !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Défavorable à cet amendement puisqu'il est redondant.

Vous avez évoqué ce que je ferai dans quelques heures. Ce ne sera pas seulement un discours, ce seront des faits. (*Marques de surprise intéressée*)

**M. David Assouline.** – Vous allez susciter une rumeur sur le Grand Paris ! (*Sourires*)

**M. Jean-Claude Gaudin.** – Il s'agit de faire plaisir à Mme Voynet.

*L'amendement n°245 n'est pas adopté.*

## Article 2

- ① I. – *Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains,*

*scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1<sup>er</sup>.*

- ② *Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Ile-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Ile-de-France.*

- ③ II. – *Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :*

- ④ *- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;*

- ⑤ *- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris à la Normandie ;*

- ⑥ *- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;*

- ⑦ *- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;*

- ⑧ *- la prise en compte de l'intermodalité par la possibilité, pour les véhicules légers, de stationner dans des parcs prévus à cet effet.*

- ⑨ *Ce schéma d'ensemble est compatible avec le plan de déplacements urbains de la région d'Ile-de-France.*

- ⑩ *Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.*

- ⑪ III (nouveau). – *La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port autonome de Paris, est un objectif d'intérêt national.*

- ⑫ *Cette mise en place fait l'objet d'un rapport au Parlement au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi.*

- ⑬ *Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.*

**Mme Éliane Assassi.** – Nous en venons au cœur de ce texte : la création d'un métro automatique en

rocade. Quel en sera le coût ? Entre 22 et 25 milliards ? Plus près de 21 ? Si l'on recourt à l'emprunt et une dotation en capital de l'État, il y a fort à parier qu'*in fine*, les Franciliens en seront de leur poche. La seule question est donc de savoir si ce métro en rocade sera utile.

La réponse n'est pas simple. Il est évident qu'une amélioration de l'offre de transports, même inadaptée, répondra à certains besoins. Mais de quels besoins parle-t-on quand il s'agit de relier entre eux des lieux de travail et pas ceux-ci à des lieux d'habitation ?

Ce projet est-il pertinent techniquement et économiquement ? Là encore, la réponse n'est pas aisée puisque nous ne bénéficions d'aucune étude de faisabilité ni de comparaison des scénarii techniques envisageables. Nous sommes stupéfaits que n'apparaisse pas la question des tramways. Et comment un tel projet peut-il après Kyoto cantonner la question du fret à la liaison des ports ?

A notre sens, un tel projet doit commencer par améliorer l'existant et relever du Stif afin de garantir la cohérence avec le réseau existant. Nous avons toutefois conscience qu'un effort a été fait par la commission concernant les enjeux liés aux interconnexions. Le conseil régional a proposé un plan de 18 milliards pour moderniser les transports ; l'État s'apprêterait à dépenser plus encore. Si la conception du projet revient à la société du Grand Paris, la gestion sera conduite par le Stif, dont les capacités d'investissement seront ainsi obérées pour de nombreuses années. Les collectivités seraient amenées à doubler leur contribution au Stif, ce qui dans le contexte d'assèchement des ressources des collectivités, contribuera à leur perte d'autonomie.

D'autre part, la déclaration d'utilité publique et d'intérêt général permettra à l'État de contraindre les documents locaux d'urbanisme, alors même que l'association des collectivités à ce projet sera insuffisante. Cette déclaration permettra également à ces projets de venir en contradiction totale avec les objectifs du Sdrif et finalement de contraindre à sa modification.

En 2004, lors de lois de décentralisation, l'État a confié à la région la direction du Stif et s'est entièrement retiré de cette structure. Nous n'étions pas en accord avec ce qui ouvrait la voie au désengagement massif que l'on constate depuis 2006. Aujourd'hui, vous faites l'inverse et imposez un projet dans lequel seule la volonté de l'État prévaudra. Nous estimons que la question des transports en Ile-de-France ne peut se résumer à ce « Grand huit ».

Il convient de conjuguer la représentation des intérêts nationaux par l'État et celles des intérêts territoriaux par les collectivités.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** – J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer dans la discussion générale la vision des élus normands du groupe centriste. Dans

un contexte de compétition mondiale et de développement durable, il est important de connecter efficacement Paris à sa façade maritime. La France a pris du retard en la matière. Le diagnostic doit s'opérer sur une grande échelle a souligné Antoine Grumbach. En l'occurrence, l'échelle pertinente est celle de toute la Normandie. C'est la dimension de la planification de métropoles mondiales telles que Shanghai ou Boston-New York-Washington. C'est cohérent avec l'évolution des réseaux à grande vitesse.

Le Grand Paris est une chance pour la Normandie, et inversement. Comme l'a souligné Antoine Rufenacht, les Parisiens doivent cesser de ne penser à la façade maritime que pour les plages et la pêche. Il faut envisager les transports à une nouvelle échelle et je remercie M. Revet dont les amendements ont contribué à développer une démarche globale. Rien en effet ne laisse prévoir un recul des échanges. Raison de plus pour prendre en compte l'intermodalité, une deuxième gare à Rouen et un TGV Paris-Rouen-Le Havre, tout en desservant Caen et l'Europe du nord. A défaut le port de Paris dans dix ans serait Rotterdam.

**Mme Raymonde Le Texier.** – Passer sa vie dans les transports est le quotidien de la plupart des Franciliens depuis que dans les années 60, on a repoussé de plus en plus loin la majeure partie des habitants de la région. Jamais la nécessité de transversales n'a été aussi forte, jamais non plus la perspective d'une saturation du RER n'a été aussi proche : dans quinze ans, on ne pourrait plus accéder aux quais. Dans le Val-d'Oise, le nombre des usagers du RER a ainsi augmenté de 25 % en dix ans. C'est toute la vie quotidienne qui dépend des investissements à réaliser. Or votre projet dédaigne ces enjeux, il les marginalise. Le « Grand huit » de Christian Blanc va à l'encontre des propos de Nicolas Sarkozy sur la nécessité de ne laisser personne au bord du chemin -mais ce n'est pas la première fois qu'il opère un tête-à-queue sur une route rectiligne.

Un schéma d'aménagement répondait bien à ces principes, celui qu'avait élaboré la région avec Paris et les conseils régionaux mobilise 18 milliards ; établi en concertation, il apporte une réponse à des problématiques identifiées et ouvre des perspectives de croissance et d'emploi. Le Gouvernement préfère y substituer le projet de loi du Grand Paris, élaboré en solo et niant l'esprit de l'article premier de la Constitution qui énonce l'organisation décentralisée de la République. Cette procédure dérogatoire ne se justifiait pas puisque le Sdrif pouvait être le lieu d'élaboration du Grand Paris. C'est pourquoi vous vous êtes senti obligé de préciser que le financement incomberait à l'État. Si nul ne sait où vous trouverez les dizaines de milliards nécessaires, vous annulez les crédits inscrits au contrat de région, supprimant d'un trait le projet Arc Express, pourtant bien engagé.

Votre projet ignore des territoires entiers et je m'associe aux propos tenus hier par Bernard Angels

sur le Val-d'Oise et ses 1,2 million d'habitants. Ce territoire ne pourra pourtant donner toute sa mesure que si on lui en donne les moyens.

L'autre grand oublié de votre texte est l'usager : il n'en est jamais question. Cet usager sait pourtant que s'il ne profitera pas du « Grand huit », il risque de subir une augmentation significative des tarifs ou des impôts. L'Association des usagers des transports d'Île-de-France ne s'y est pas trompée, qui incite tout le monde à se mettre au plan élaboré par la région.

Vous auriez pu choisir d'intégrer le futur réseau au droit commun des transports dans la région, vous avez choisi un régime d'exception. Au lieu de vous pencher sur les réalités, vous préférez reproduire les mêmes erreurs que par le passé, quand les préfets signaient les permis de construire de grands ensembles sociaux autour de villages ruraux. Les villes dortoirs sont devenues des villes ghettos. Réparez-vous ces dégâts ? Le Grand Paris aurait pu en être l'occasion. Vous ne ferez pourtant que préparer les territoires de relégation de demain. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

**Mme Bariza Khiari.** – L'article 2 permet désormais une compatibilité plus affirmée et une intégration de la double boucle dans les réseaux franciliens -c'était la moindre des choses. Il est désormais précisé que le financement de celle-ci incombera à l'État -c'était nécessaire. Mais au-delà des belles paroles, il y a les faits : les interrogations demeurent sur le financement. Il n'est pas acceptable de stopper le projet Arc Express. Je crains que l'on ne s'emploie ensuite le projet régional, pourtant plébiscité aux dernières élections. La compatibilité ne suffit pas : les tracés doivent être décidés d'un commun accord. L'article doit être à la fois plus ferme et plus respectueux des choix légitimes des Franciliens. Il faut une concertation maximale, pas un vague dialogue.

Il importe enfin de tenir compte des impératifs du développement durable, qui risquent d'être vite remis car des gares se situent en zone semi-rurale. Votre rédaction peu contraignante m'apparaît dangereuse. Appliquons la loi Grenelle : nous votons des textes pour qu'on les applique. Les concepts d'aménagement durable, de ville durable, ne sont pas que des mots vides et la loi Grenelle doit avoir une valeur normative. Tel est le sens de nos amendements.

**M. Jean Louis Masson.** – Il faut, à mon avis, renforcer l'importance des transports car les problèmes environnementaux deviennent de plus en plus sérieux. Si l'argent est le nerf de la guerre, il est indispensable de concilier l'action de l'État et des collectivités territoriales. Tout ce que j'ai vu et entendu depuis le début du débat m'amène à penser que l'on ne l'a pas assez fait car dans aucune autre région, l'État n'aurait imposé ses choix de la sorte à des élus démocratiquement élus. Les habitants se sont exprimés, on doit en tenir compte jusqu'au plus haut

niveau de l'État. Je suis donc très réservé sur cet article comme sur beaucoup d'autres.

**M. le président.** – Amendement n°11, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

**Mme Marie-Agnès Labarre.** – Tel que vous l'avez conçu, ce projet ne nous satisfait pas : il ignore les réalités économiques et sociales mais exacerbe les ségrégations ; il n'améliore pas la vie des Parisiens qui passent trop de temps dans les transports. Vos choix politiques transparaissent ainsi dans votre schéma, qui laissera de nombreux territoires pas ou mal desservis.

Les pôles dits « stratégiques » ne le sont guère pour les habitants des territoires délaissés ! Les liaisons inter-banlieues sont toujours aussi défailtantes. Le coût de l'opération n'est donc pas justifié.

Un amendement du rapporteur précise que le financement par l'État de ce nouveau réseau est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région en matière de transport public. Maigre garantie, vu que ceux-ci ne sont que partiellement honorés... Bref, le financement reposera sur la dotation et l'emprunt, grâce à la spéculation foncière autour des gares. Nous refusons un réseau qui ne desservirait que les grands pôles d'activité, qui plus est à une tarification plus élevée qu'à la RATP ou la SNCF !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Avis défavorable. L'article 2 distingue le financement par l'État de la boucle et celui des CPER. Aujourd'hui, 70 % des déplacements inter-banlieues se font en automobile : construire enfin un grand système de rocade bouclée favoriserait le développement durable. Enfin, l'article 2 contient les dispositions indispensables pour articuler le futur réseau avec le réseau existant.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis.

*L'amendement n°11 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°12, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 1

Supprimer cet alinéa.

**Mme Marie-Agnès Labarre.** – Cette nouvelle pétition de principe n'est en rien normative, mais affiche votre objectif : désenclaver « certains » territoires. Quel aveu ! Pour un développement solidaire, il faut développer le maillage inter-banlieues et l'interconnexion des modes de transports. Or vous ne préconisez que la concurrence entre les territoires, entre ghettoïsation et pôles de développement. Votre seul objectif est de relier ces derniers au centre de Paris, aux TGV et aéroports, non de répondre aux besoins des populations dont les conditions de

transports quotidiens sont devenus insupportables. Pire, vous ne prévoyez même pas que cette ligne de métro soit en interconnexion avec le réseau actuel de transports publics !

**M. le président.** – Amendement n°116, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

I. - Le réseau de transport public du Grand Paris se déploie selon un schéma d'ensemble articulant les projets prévus par les contrats de projet État-région, par le plan de mobilisation pour les transports arrêté par la région Ile de France et les huit départements d'Ile-de-France et mis en œuvre par le syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que par un système de transports de grande capacité en rocade. Ce réseau a pour objectif de relier, entre eux, le centre de l'agglomération parisienne, les territoires enclavés, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux. Il contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1<sup>er</sup>.

**Mme Nicole Bricq.** – Nos amendements à l'article 2 visent à remettre à l'endroit le projet de réseau de transport pour le Grand Paris, que nous inscrivons dans la totalité de ceux prévus par le CPER et le plan de mobilisation pour les transports arrêté par la région Ile-de-France, en partenariat avec les huit départements. S'il doit voir le jour dans un lointain avenir, pourquoi pas un grand réseau circulaire ? Nous ne sommes pas sectaires ! Mais c'est une question de priorité et de phasage.

Hier, notre rapporteur s'est emporté, accusant les CPER de n'être que « saupoudrage ». Pourtant, vice-président de la région Ile-de-France, il l'avait négocié pied à pied ! M. Bodin s'en souvient...

**M. Christian Cambon.** – M. Bodin a voté contre !

**Mme Nicole Bricq.** – C'était sous le gouvernement Rocard, quand la France connaissait une croissance unique de plus de 3 % : ces contrats ont permis de réaliser Eole et Meteor. A l'époque, vous ne parliez pas de saupoudrage !

Que le rapporteur aille donc dire aux habitants de Créteil que l'on ne prolongera pas la ligne 8, à ceux de Mitry-Mory que l'on ne réhabilitera pas la ligne de RER, à ceux de Bagneux qu'on ne prolongera pas la ligne 4, à ceux de Lieusaint ou de Corbeil-Essonnes que le bus ne reliera pas les gares RER, que tout cela n'est que saupoudrage ! Je lui souhaite bien du courage !

S'il l'on réalise un jour la boucle, elle devra s'inscrire dans le réseau existant et les projets lancés par la région.

**M. le président.** – Veuillez conclure.

**Mme Nicole Bricq.** – C'était toute l'ambition du Premier ministre, qui avait missionné M. Carrez ! (M. Jean-Pierre Caffet applaudit)

**M. le président.** – Amendement n°80 rectifié, présenté par MM. Collin et Barbier, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall.

Alinéa 1

Après les mots :

urbains de voyageurs

insérer les mots :

, et notamment ceux enclavés

**Mme Françoise Laborde.** – Votre ambition d'un Grand Paris renforçant les solidarités territoriales pour un développement harmonieux suppose de prendre en compte les territoires les plus relégués, ces quartiers peuplés et enclavés alors qu'ils sont aux portes de Paris. Les nouveaux transports doivent servir à tous, et d'abord aux plus modestes. Il faut les relier au réseau existant, en privilégiant les déplacements domicile-travail.

**M. le président.** – Amendement n°81 rectifié, présenté par MM. Collin et Barbier, Mmes Escoffier et Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall.

Alinéa 1

Remplacer les mots :

métro automatique

par les mots :

mode de transport

**Mme Françoise Laborde.** – Il faut un mode de transport de grande capacité afin de désenclaver les territoires sinistrés, mais ce n'est pas à la loi d'en préciser le moyen technique. L'article premier prône la concertation, or vous refusez le partenariat avec les collectivités : l'État a décidé unilatéralement qu'il s'agirait d'un métro automatique.

**M. le président.** – Amendement n°249, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 1

Après le mot :

automatique

insérer les mots :

de surface

**Mme Dominique Voynet.** – Tous les architectes et urbanistes prônent un métro de surface, moins cher et plus agréable. C'est envisageable, car le tracé traverse des zones peu peuplées. La qualité de vie et l'accès aux transports doivent être privilégiés.

**M. le président.** – Amendement n°248, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 1

Supprimer les mots :

de grande capacité

**Mme Dominique Voynet.** – Le métro du Grand Paris sera à pneus, non sur rails, et ne pourra donc être correctement relié avec les infrastructures de la RATP et la SNCF. Fonctionnant en vase clos, il sera vraisemblablement peu utilisé, d'autant qu'il délaisse les zones où les besoins sont les plus criants. Une liaison express Roissy-La Défense n'est pas une priorité ! Supprimons cette expression pompeuse et trompeuse.

Un mot, enfin, des incertitudes sur le financement de cette infrastructure, particulièrement préoccupantes en ce qui concerne les dépenses d'exploitation. L'équilibre commercial de la double boucle n'est en effet nullement garanti, et les incertitudes quant au maintien d'une fréquentation suffisante 24 heures sur 24 ne font qu'accroître nos inquiétudes.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Défavorable à l'amendement n°12 : le premier alinéa de l'article doit permettre d'améliorer les liaisons. La rocade de banlieue apportera la plus grande satisfaction à ceux qui se déplacent beaucoup.

Défavorable à l'amendement n°116. Je note que vous faites mention d'un système de grande capacité, mais sans que l'on sache qui le fera. Encore une fois, définir des priorités n'est pas saupoudrer : c'est tout le contraire.

**Mme Nicole Bricq.** – Allez leur dire !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Retrait ou rejet du n°80 rectifié, satisfait par le premier alinéa, qui précise que le réseau contribue au désenclavement de certains territoires. Défavorable au n°81 rectifié, qui va trop loin. L'expression de « métro automatique » est assez claire en elle-même.

Même avis sur le n°249 : le Président de la République a en effet dit, lors de la conférence de presse à laquelle vous faites référence, qu'il conviendrait, pour le confort des voyageurs, de privilégier, autant que possible, le tracé en surface, mais il est précisément des cas où cela n'est pas possible.

Défavorable au n°248. Mieux vaut conserver l'expression « de grande capacité », croyez-en mon expérience. Pour avoir suivi de près la création du tramway T2, je puis vous dire que tous les ingénieurs, toutes les sommités, prévoient un trafic de 40 000 voyageurs par jour.

**Mme Nicole Bricq.** – Parce que c'était ce qui était inscrit dans le contrat de plan !

**M. Yannick Bodin.** – Du saupoudrage, en somme...

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Dès l'ouverture, ils étaient 60 000 et ils sont aujourd'hui plus de 100 000. Preuve qu'il ne faut pas trop se fier aux études...

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Défavorable à l'amendement n°12, pour les mêmes raisons que le rapporteur. Cela étant, j'ai noté depuis hier certains jugements plus nuancés quant à la capacité de cette structure de transport.

Défavorable au n°116 : l'État souhaite agir avec efficacité et rapidité. Nul ne contestera que la question des transports en Ile-de-France est urgente. Il faut aussi, le plus rapidement possible, rendre le Grand Paris beaucoup plus compétitif. D'où un financement dédié, un maître d'ouvrage dédié, des procédures dédiées.

La région, dont les compétences sont totalement respectées, a décidé d'un plan de mobilisation d'urgence, qui dispose de son propre financement, sachant que le contrat de plan permettra, sur des objectifs précis, de déterminer la participation de l'État. Il faut en effet poursuivre le contrat de plan actuel...

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Content de vous l'entendre dire !

**Mme Nicole Bricq.** – Il faudrait peut-être que l'État paye. Rien en 2007 ; rien en 2008...

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – ...et puis il y a le contrat de plan à venir.

**M. Jacques Mahéas.** – C'est de la politique fiction. Rien de débouchant là dedans...

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – C'est la réalité. Vous aurez remarqué combien j'ai été ces dernières semaines discret : je n'ai pas participé aux régionales du fait de la mission que m'avait confiée le Président de la République. (*On ironise à gauche*)

**M. Yannick Bodin.** – Courageux mais pas téméraire...

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Pour autant, je puis vous dire que concernant les compétences de la région, j'estime qu'il serait très intéressant de développer l'idée d'une mise à niveau des RER, ce qui n'est pas vraiment fait. (*M. Yves Pozzo di Borgo le confirme*)

Je puis aussi vous dire qu'Eole, qui constitue une infrastructure très importante du plan de mobilisation d'urgence, ne sera pas réalisée avant 2020.

**Mme Nicole Bricq.** – Mais vous, c'est de 2040 que vous parlez !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Ne dites pas n'importe quoi, il faut un minimum de bonne foi pour discuter ! Quant à l'Arc Express, seriez-vous en état de préciser comment il sera financé ? Nous

savons tous que 6 milliards sont nécessaires. Or, j'ai entendu dire hier que l'on attend que l'État les débourse. Soyons sérieux, vous voyez bien que le financement de ce projet est bien hypothétique au regard de celui de la double boucle. (*M. Jean-Pierre Caffet feint l'étonnement*)

**Mme Nicole Bricq.** – On vous attend à l'article 9.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Quant au délai de réalisation des deux arcs, seriez-vous prêt à signer sur une date butoir à 2025 ? J'attends votre réponse avec intérêt. Il faut que chacun assume ses responsabilités dans le cadre de ses compétences et qu'avant la fin de ce débat, les choses soient claires pour les uns et pour les autres.

Nous partageons, madame Laborde, la préoccupation qui vous a conduite à déposer l'amendement n°80 rectifié. C'est pourquoi le projet de tracé soumis au débat public devra prévoir le désenclavement de la zone de Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Mais cette préoccupation est satisfaite, ainsi que vous l'a indiqué le rapporteur. Retrait ? Je ne puis être favorable à votre amendement n°81 rectifié puisque votre assemblée s'est déjà prononcée : l'article 14 de la loi du 4 août 2009 prévoit un métro automatique.

Défavorable au n°249. Prévoir un tracé en surface n'est pas possible partout. J'ajoute que je n'ai rencontré aucun maire qui souhaite voir un métro aérien automatique traverser sa commune. (*M. Jacques Gautier applaudit*)

Défavorable au n°248 : il faut se mettre d'accord sur les mots. La double boucle en métro automatique pourra accueillir 3 millions de passagers par jour.

Une grande capacité, cela signifie 40 000 personnes par heure, en heure de pointe, soit un chiffre équivalent à celui du RER, à ceci près qu'il y aura une rame toutes les 90 secondes ! Donc, rejet également de l'amendement n°248.

*L'amendement n°12 n'est pas adopté.*

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Nous sommes très attachés, chacun l'aura compris, à l'amendement n°116. Monsieur le rapporteur, si les contrats de projets État-région tiennent du saupoudrage, comme on l'a entendu hier, pourquoi l'État les signe-t-il ? Certes, vous n'êtes pas le représentant de l'État... Plus important, les projets locaux inscrits dans ces contrats, en dépit de leur modestie, ont une importance capitale pour les élus, et surtout pour les citoyens. Pourquoi ce mépris ? Le salut de la région, voire de la Nation -puisque celle-ci est invoquée-, ne passe uniquement par la double boucle.

Monsieur le secrétaire d'État, l'État n'est pas la seule collectivité publique efficace et rapide. Tout le monde l'a d'ailleurs constaté en matière de transports depuis 30 ans... (*Sourires à gauche*) Mais peut-être cela relevait-il de la plaisanterie.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Je ne me le permettrais pas !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France n'est pas sorti du cerveau de quelques technocrates de la région : il est le fruit d'une étroite collaboration avec l'État. Je m'étonne que vous le découvriez aujourd'hui quand le président de la région Ile-de-France, nouvellement réélu, me confiait récemment qu'il avait eu de nombreux rendez-vous avec le ministre qui fut votre premier ministre de tutelle... Vous n'excluez pas une participation de l'État au plan de mobilisation, soit. Mais pourquoi la renvoyer à un futur contrat de projets quand c'est l'urgence qui doit commander pour les Franciliens ? L'État verse aujourd'hui une somme extrêmement modeste au titre des transports -de l'ordre de 800 à 900 000 euros- comparée au coût de 19 milliards du plan de mobilisation. Enfin, concernant le partage des responsabilités, votre tactique, monsieur le secrétaire d'État, depuis que vous êtes en charge du Grand Paris, est d'instaurer une séparation étanche entre votre projet et celui des collectivités territoriales, quand nous demandons, au contraire, un travail commun sur tous les projets et des cofinancements d'autant que nous ne sommes pas totalement en désaccord.

**M. le président.** – Veuillez conclure.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Relier La Défense à Roissy et le centre de la ville aux aéroports *via* la grande boucle est loin d'être stupide. Bref, mettons tous les projets sur la table et travaillons ensemble !

**M. David Assouline.** – Ce débat éclaire nos divergences sur la méthode. Monsieur le secrétaire d'État, lorsque vous mettez au défi Mme Bricq que sorte de terre avant 25 ans Arc Express, vous pratiquez la confusion des genres. Le Parlement est le lieu du débat, non de la négociation avec les collectivités territoriales. Vous auriez dû commencer par discuter avec le président de région, les présidents de conseil général et tous les élus d'Ile-de-France, et trouver avec eux un accord. Plutôt que de plaquer votre projet, il aurait fallu partir de l'existant, des actions de la région, du plan de mobilisation. C'est votre projet qui doit s'adapter aux projets de la région, et non l'inverse ! Arc Express sera livré avant 25 ans sans difficulté si vous laissez l'enquête publique se poursuivre, si l'État ne lutte pas contre la région, mais agit en partenaire. Il faut retirer votre amendement visant à ce que l'enquête publique prenne fin sitôt que ce texte sera adopté !

**M. Jacques Mahéas.** – Nous voici au cœur du débat : le problème est technique, mais surtout financier. Monsieur le secrétaire d'État, vous vous attaquez au phasage. Pour nous, priorité doit être donnée au plan de mobilisation. Je suis surpris des propos que vous avez tenus hier : ce projet de loi et le « Grand huit », avez-vous assuré, se justifient par l'insuffisante ambition du Sdrif. Tout d'abord, nous



avons marqué un temps d'arrêt pendant plusieurs années. Ensuite, comment adresser des reproches à la région alors que l'État n'honore plus le contrat de projets ? Au moins, faites en sorte que l'enquête publique ait lieu. Vous constaterez alors l'engouement que suscite ce prétendu saupoudrage, par exemple, les maires qui, se déplaçant au conseil régional, constate les difficultés dans le RER A. Il faut prolonger les lignes existantes, les bus en site propre. Cela ne changera pas la face du monde, mais nous améliorerons les transports !

**M. Alain Gournac.** – On voit que vous ne prenez pas le RER A aux heures de pointe !

**M. Christian Cambon.** – Voilà toute l'ambition de la région pour les transports !

**M. Jacques Mahéas.** – Nous sommes pour agir avec efficacité et rapidité. Nous voulons renforcer la compétitivité de la région. Monsieur le ministre, je vous délivre un satisfecit -chose rare- concernant le projet de désenclavement de la zone de Clichy-sous-Bois et Montfermeil en Seine-Saint-Denis. Pour cela, il faut d'abord réaliser le plan de mobilisation.

**M. Christian Cambon.** – Vous dirigez la région depuis douze ans !

**M. Jacques Mahéas.** – Monsieur Cambon, en privé vous êtes favorable à Arc Express, pourquoi changez-vous d'avis au Sénat ?

**M. le président.** – Veuillez conclure !

**M. Jacques Mahéas.** – Des priorités s'imposent, il y a urgence : travaillons ensemble, puisque nous avons le même objectif !

**Mme Nicole Bricq.** – Monsieur le secrétaire d'État, vous prétendez régler les problèmes par de la procédure, alors que nous proposons des réalisations étudiées depuis quatre ans, assorties de moyens. Votre priorité, ensuite, n'est pas la nôtre ! S'il vous arrive de prendre la ligne 13 du métro, vous savez qu'à certaines heures la situation y est insupportable, mais le pire est encore devant nous puisqu'on prépare aux Batignolles l'implantation de milliers d'emplois et de logements, avec le transfert notamment du TGI de Paris. Même chose sur la ligne A du RER : elle est saturée, il faut la doubler, c'est urgent ! (*Exclamations à droite*) La politique, c'est aussi un art d'exécution, il faut agir ! Les Franciliens attendent des actes, pour que les politiques redeviennent crédibles, il faut qu'ils apportent des solutions aux populations : passons à l'action, plutôt que de faire attendre nos compatriotes quinze ans de plus pour un « Grand huit ». Qui plus est, l'argent est là, mais nous en reparlerons à l'article 3 ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

**Mme Dominique Voynet.** – Monsieur le secrétaire d'État, vous séparez la société du Grand Paris, avec ses 4 milliards de capital pour la maîtrise d'ouvrage du grand métro, de tous les autres projets de transports

en Ile-de-France, et vous soufflez le chaud et le froid. Avec cet alinéa, vous annoncez votre intention de finir les projets en cours, mais c'est pour douter aussitôt que le président du conseil régional remplisse ses objectifs. Or, le nouveau schéma directeur a été transmis au Gouvernement il y a dix-huit mois, sans réaction aucune, et l'État, en confisquant son patrimoine au Stif, lui interdit toute possibilité d'emprunt. Vous en venez à douter des financements régionaux, tout en tenant pour certains ceux de l'État pour le « Grand huit ». Pourquoi lancer un nouveau projet *ex nihilo*, au lieu de reprendre le travail accompli ces dernières années en région ? Quelle est, dans ces conditions, l'efficacité de la dépense publique ?

La priorité n'est-elle pas d'améliorer ce qui existe, plutôt que d'ajouter un nouveau réseau qui ne verra pas le jour avant une quinzaine d'années ? Je ne sais pas combien d'entre vous sont venus aujourd'hui par les transports publics, mais ceux qui les empruntent savent qu'il faut prolonger les lignes de métro, améliorer les lignes de RER, renforcer les tramways et les bus en site propre ! Réalisons les projets qui sont prêts, plutôt que de tout mettre sur un équipement qu'on ne verra pas avant quinze ans ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; Mme Dominique Voynet brandit son Pass Navigo*)

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Monsieur le secrétaire d'État, vous décidez de manière autoritaire de projets qui auront des conséquences sur la vie de millions de personnes, pendant des décennies : c'est cet autoritarisme même que les élus, que la population n'acceptent pas ! Le tracé de votre réseau n'a pas été discuté, votre « Grand huit » va capter tous les investissements, au détriment des projets attendus par la population et destinés à améliorer les réseaux actuels ! Dans le même temps, on peut s'attendre à voir les tarifs augmenter, au prétexte qu'ils sont plus élevés dans d'autres métropoles européennes, et ceux qui prônent des péages urbains seront écoutés, alors qu'on sait pertinemment que ces péages auront des conséquences bien plus lourdes pour les populations modestes, qui se déplacent, plutôt que pour les décideurs ! Nous craignons aussi que la spéculation immobilière annoncée, et prévue même, puisque vous en escomptez le produit d'une taxe spéciale, ne renforce la ségrégation entre les territoires, selon leur position par rapport au « Grand huit », et finalement une ségrégation économique, puisque votre projet va favoriser la finance par rapport à toute autre activité.

**M. Laurent Béteille.** – Je suis sidéré...

**M. Alain Gournac.** – C'est le mot !

**M. Laurent Béteille.** – ...d'entendre Mme Voynet demander qui, dans cet hémicycle, est venu aujourd'hui par les transports en commun ! J'utilise souvent les transports publics (*plusieurs voix à droite ! « moi aussi ! »*), ce matin même je suis arrivé avec quinze minutes de retard en commission à cause du RER D, et je sais comme tous les usagers que le

réseau fonctionne mal, que les matériels sont vétustes, que certains aiguillages datent des années 30 ! (*Vives exclamations à gauche comme à droite*) La région est restée bras croisés, et elle propose maintenant un schéma qui améliore, pour la ligne D, un petit segment près de Goussainville, sur 180 kilomètres de ligne !

**Mme Nicole Bricq.** – Ce sera pareil avec le « Grand huit » !

**M. Laurent Béteille.** – La région doit prendre ses responsabilités et remettre à niveau le réseau : il faut par exemple un deuxième tunnel de Châtelet à la gare du nord, ce qui n'interdit en rien de faire un grand projet pour l'avenir, celui du Grand Paris ! (*Vifs applaudissements sur les bancs UMP*)

**Mme Éliane Assassi.** – Et vous croyez que le Gouvernement vous entend ?

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – M. Caffet ayant mis en doute mon propos, je lui rappellerai les chiffres. Le contrat de plan État-région atteint 2,937 milliards.

La région apporte 2,6 milliards et l'État 874 millions.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Ai-je donné d'autres chiffres ?

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Mais si l'État dépense 473 millions d'euros pour les lignes B, C et D du RER, la région y consacre seulement 177 millions ! (*Huées à droite*) Nous appelons cela, au sein de la majorité de la commission spéciale, du saupoudrage !

*L'amendement n°116 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°80 rectifié est retiré.*

*L'amendement n°81 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme Dominique Voynet.** – Lors de son audition devant la commission spéciale, M. le secrétaire d'État avait affirmé que 10 à 15 % de la ligne de métro serait réalisée en surface. Mais il vient d'affirmer que ce serait le cas chaque fois que possible. Qu'en est-il réellement ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Il n'y a là nulle contradiction. J'ai rappelé la position exprimée par le Président de la République le 29 avril 2009, et dit que, partout où ce serait possible, le métro serait construit en surface. Mais à ce jour, aucun maire ne s'est déclaré favorable à l'installation d'un métro aérien dans sa commune. Nous estimons cependant que 10 à 20 % du tracé peut techniquement être réalisé en surface.

**M. Philippe Dallier.** – Je me félicite que la commission spéciale ait repoussé l'amendement n°249. Élu de Seine-Saint-Denis comme Mme Voynet, je suis sidéré de l'entendre dire qu'il faut généraliser le métro aérien ! Ce département a été dévasté par les grandes infrastructures routières et ferroviaires, l'A1,

l'A3, l'A4, l'A B86, alors que, dans les beaux quartiers, elles étaient enterrées.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – C'est vrai !

**M. Philippe Dallier.** – Nous dépensons aujourd'hui des dizaines de millions d'euros pour couvrir le périphérique à la porte des Lilas, et les autoroutes A1 et A3, parce que les gens qui vivent aux abords des voies n'en peuvent plus. (*Mme Catherine Procaccia applaudit*) Il est très sympathique de penser au confort des voyageurs, mais il faut d'abord songer aux riverains ! Les architectes prétendent seulement que les infrastructures doivent être construites en aérien lorsque c'est possible. Là où cela ne gêne personne, je n'y vois aucun inconvénient ! Mais tracer une balafre de 130 kilomètres au milieu de nos villes serait une aberration ! (*Applaudissements au centre, à droite et au banc des commissions*)

*L'amendement n°249 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°248.*

**M. le président.** – Amendement n°13, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La politique tarifaire du réseau de transport visé à l'alinéa précédent permet son accessibilité à tous les Franciliens par son inscription dans le zonage tarifaire, défini par le syndicat des transports d'Ile-de-France.

**M. Bernard Vera.** – Afin de garantir l'égalité d'accès de tous les Franciliens aux transports, nous proposons d'appliquer au nouveau métro le zonage tarifaire du Stif. La maîtrise d'œuvre du « Grand huit » ayant été confiée par exception à la société du Grand Paris, nous craignons que la politique tarifaire n'obéisse à la même logique d'exception. N'est-ce pas le cas pour Charles-de-Gaulle Express et Orlyval ? Le rapport de M. Carrez montre d'ailleurs que le futur réseau est insuffisamment financé.

C'est votre conception même du Grand Paris que nous contestons : relier quelques pôles industriels et financiers aux aéroports ne répond pas aux besoins quotidiens des Franciliens. Pas plus qu'Orlyval ne sert aux salariés d'Orly, le « Grand huit » ne servira à ceux de Roissy !

Certes, le zonage ne règlera pas le problème du coût des transports en Ile-de-France. Ceux qui doivent s'éloigner de Paris en raison de l'insuffisance des logements sociaux et de la spéculation immobilière sont aussi ceux qui subissent les trajets les plus longs et paient le plus cher. Voilà pourquoi nous sommes favorables à un Pass Navigo unique au prix des zones 1 et 2 actuelles. En tout état de cause, nous proposons d'inscrire dans la loi le principe général selon lequel les tarifs du nouveau métro seront alignés sur ceux en vigueur dans le reste du réseau. (*Applaudissements sur les bancs CRC-SPG*)

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – L'ordonnance du 7 janvier 1959 confie au Stif la politique tarifaire et lui interdit de la déléguer. Il serait donc malvenu d'insérer ici cet amendement.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – J'ai entendu le président de la région dire vendredi dernier que les tarifs du nouveau métro différencieraient de ceux du reste du réseau. J'aimerais savoir d'où il tire ces informations.

**M. Jacques Mahéas.** – Adressez-vous à lui !

**Mme Nicole Bricq.** – Nous ne sommes pas ses représentants !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Mais vous évoquez souvent la région. Je respecte les compétences de celle-ci (*M. Jean-Louis Carrère le conteste*), et la fixation des tarifs est l'affaire du Stif. Avis défavorable.

*L'amendement n°13 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°14, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

indépendant de

par les mots :

additionnel à

**M. Bernard Vera.** – La commission spéciale a réaffirmé le principe du financement par l'État du nouveau réseau de transport, indépendamment de sa participation aux contrats de projets. Elle a ainsi voulu rassurer les élus locaux. Mais nous continuons à craindre que l'État ne rogne sur ses autres dépenses et notamment sur les sommes affectées aux contrats de projets. Rien n'est dit de sa contribution au plan de modernisation de la région. D'ailleurs la rédaction actuelle est erronée, puisque M. le ministre vient de nous dire que les dépenses liées aux contrats de développement territorial s'imputeraient en partie sur l'enveloppe des contrats de projets. Voilà pourquoi nous proposons d'écrire que « le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est additionnel à sa contribution aux contrats de projets ».

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Je remercie M. Vera d'avoir souligné l'intérêt de la rédaction de la commission spéciale. Il propose de remplacer « indépendant » par « additionnel » : cela ne me semble pas essentiel. Avis défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis.

*L'amendement n°14 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°117, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 2, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ce financement fera appel à des dispositifs spécifiques pour la région d'Ile-de-France conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

**M. Jacques Mahéas.** – Je veux donner l'occasion à M. le ministre de prouver la fibre écologique du Gouvernement. Dans le cadre du Grenelle I, l'État s'est engagé à trouver des outils de financement spécifiques pour l'Ile-de-France.

Or, nous ne voyons rien venir. La taxe prévue à l'article 9 *bis* est une copie de celle que M. Nègre a réussi à faire voter, dans le Grenelle II, au profit des autorités organisatrices de transport de province ; mais l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France a calculé que le rendement à en attendre se montait à 7 milliards d'euros... en vingt ans !

Quant au transfert de l'Ifer de la RATP à la Société du Grand Paris, à l'article 9 *ter*, il revient à faire supporter par le Stif les investissements du Grand Paris, puisque le syndicat doit compenser à la régie le montant des impôts qu'elle supporte. Le Gouvernement se vante d'étendre la taxation des plus-values. Mais si l'article 9 *ter* est maintenu, cela n'a aucun sens. Votre texte est vide de solutions crédibles. Nous avons, pour notre part, évoqué en commission la taxation des mètres carrés de bureau, la modification de la taxe spéciale d'équipement, etc. Où sont passées les propositions Carrez ? Le prolongement de la ligne de RER E jusqu'à la Défense coûtera 1,4 milliard d'euros. L'Epad a proposé de rechercher des financeurs, par exemple les entreprises installées dans le quartier : y avez-vous pensé ?

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La loi du 3 août 2009 s'applique à toutes les programmations, pas besoin de le répéter dans chaque cas particulier ! L'article 9 *bis* prévoit une taxation spécifique des plus-values immobilières imputables aux équipements de transport ; il s'agit bien d'une disposition régionale spécifique. L'amendement est satisfait. (*On proteste sur les bans socialistes*) Avis défavorable.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Quelle mauvaise foi !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis que la commission.

*L'amendement n°117 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°215, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2, deuxième phrase

Remplacer les mots :

en priorité

par les mots :

en particulier

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Il importe d'améliorer la qualité du service -sécurité, fréquence des trains, ponctualité, rapidité. Mais tout cela relève de la compétence du Stif et de la région...

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La majorité de la commission spéciale est très attachée à la priorité. Monsieur le ministre, un beau geste, retirez cet amendement !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Je suis sensible à la qualité du service. Mais il faut aussi avoir à l'esprit les compétences de chacun, sinon le débat sera empreint de confusion. Complémentarité des efforts, oui, mais dans le respect des attributions de chacun.

*L'amendement n°215 est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°4, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo.

Alinéa 2, deuxième phrase

Après le mot :

public

insérer les mots :

en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne,

**Mme Catherine Dumas.** – Le cœur de l'agglomération doit aussi être pris en compte dans la nouvelle infrastructure de transport.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Nous avons déjà traité du cœur -ou peut-être du cerveau ? Quoi qu'il en soit, avis favorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Favorable également.

*L'amendement n°4 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°15, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 2, dernière phrase

Après le mot :

coordonnée

rédigé comme suit la fin de cette phrase :

et conditionnée à la mise en œuvre des mesures d'amélioration et de modernisation du réseau existant.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Le plan de mobilisation pour les transports de la région, dont les nombreux projets amélioreront les déplacements au quotidien, coûtera 17,2 milliards d'euros, pris en charge pour les deux tiers par la région et les départements et à hauteur de 5,8 milliards par l'État. Le nouveau réseau du Grand Paris ne saurait se substituer à ce plan.

L'Assemblée nationale, dans ce souci, a prévu des financements indépendants et une coordination avec les mesures du plan de mobilisation. La commission spéciale a en outre précisé qu'il s'agissait de financements d'État. Nous souhaitons une rédaction plus contraignante encore, afin que la réalisation du « Grand huit » ne remette pas en cause celle du plan. Des sommes énormes seront englouties par le nouveau projet, ce qui menace les autres !

Vous reconnaissez que les transports de la région d'Ile-de-France sont un enjeu national. Mais vous leur refusez un investissement direct que vous avez accordé aux banques sur le même motif... Nous voulons au moins prévoir une conditionnalité.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Ce n'est pas acceptable. Défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis.

*L'amendement n°15 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°70 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans un objectif de rééquilibrage, la réalisation de ce nouveau réseau de transport francilien fait l'objet d'un phasage des travaux donnant priorité aux investissements à l'est à partir du projet « Arc Express » porté par la région d'Ile-de-France.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – La réalisation de lignes prend beaucoup de temps. La mise en œuvre par tronçons est inévitable. Les premiers doivent selon nous être construits à l'est de Paris, à des fins de rééquilibrage et pour s'assurer que cette partie du territoire ne sera pas une fois de plus oubliée. Les projets doivent aussi être définis sur la base d'Arc Express, qui répond aux besoins urgents du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Le débat sur Arc Express est ouvert ! Il se poursuivra à l'article 3 -le ministre a des choses à nous dire...

Il n'est en tout cas pas acceptable de prévoir un tel phasage et une telle conditionnalité. Défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Le phasage est un terme pudique pour évoquer la triste réalité de l'aléa budgétaire, des retards et des surcoûts. Le bouclage de l'A86 a pris 40 ans...

Cela représente deux générations !

C'est pourquoi le schéma de financement du Grand Paris est structuré de façon à se mettre à l'abri des aléas budgétaires.

**Mme Nicole Bricq.** – On va y revenir !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Je sais. Il est indispensable de réaliser très rapidement la boucle est, qui reprend en grande partie le tracé de l'Arc Express, mais aussi les tracés vers le nord, vers l'ouest, vers le sud. Il faut aller vite pour que, dans treize ans, l'intégralité du réseau soit réalisée. (*Murmures ironiques à gauche*)

Ne me prenez pas pour un rêveur ! Je suis un homme d'action, pas un rêveur. Si je dis treize ans, je sais ce que je dis. J'espère que nous pourrons le vérifier ensemble. (*M. Jean-Pierre Caffet en doute*)

Les études menées dans le Val-de-Marne sur Orbival permettront, je le souhaite d'engager positivement les opérations.

**Mme Éliane Assassi.** – Qu'est-ce que cela signifie ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Ce métro ne se fera pas « à la pioche » ; les tunneliers entreront en action en plusieurs points et le chantier sera très probablement attaqué là où les études sont les plus avancées, dans le Val-de-Marne, donc.

**M. Philippe Dallier.** – J'en prends note, mais n'oubliez pas la Seine-Saint-Denis ! Sur le plateau de Clichy-Montfermeil, il y a urgence ! Votre projet y est en concurrence avec le débranchement de la ligne 4 du tramway et le projet du conseil général de transport en commun en site propre sur la RN3. Il va falloir trancher rapidement.

**Mme Catherine Procaccia.** – Je remercie le ministre au nom du conseil général du Val-de-Marne, auquel j'appartiens même si je ne me reconnais pas dans l'équipe qui le dirige. La précision qui vient d'être apportée montre que les travaux que nous avons menés depuis des années auront été utiles et nous confèrent une certaine priorité.

**Mme Éliane Assassi.** – N'opposons pas les territoires : cela reviendrait à opposer leurs habitants. Cette discussion montre bien que la façon dont a été pensé ce métro automatique a souffert d'un manque de coordination avec les élus et leurs associations.

Je souhaite que l'on considère l'intérêt général avant les intérêts particuliers.

*L'amendement n°70 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°107 rectifié, présenté par MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo.

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de ce texte. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

**M. Philippe Dominati.** – Je ne doute pas que le ministre soit un homme d'action éclairé mais je doute

un peu des engagements de l'État. A Paris nous avons connu deux grands projets de cette sorte : Eole, pour lequel les estimations initiales ont été dépassées de 20 % après sept ans de travaux et l'abandon de la moitié du projet ; Météor, pour lequel les dépassements ont été de 30 % avec neuf ans de travaux. La Cour des comptes a dénoncé ces dépassements dans des rapports qui ne sont pas passé inaperçus.

Vous comprendrez donc ma perplexité quant aux financements de l'État et à leur continuité. C'est la raison d'être de cet amendement. Il y aura nécessairement des difficultés, de conception, financières ou techniques ; On peut ainsi atteindre un coût de 500 millions du kilomètre, ce qui mettrait le total à 60 milliards, et pas à 23.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La commission n'aime pas beaucoup les rapports mais l'affaire est d'importance et 2014 verra l'application de la réforme des collectivités territoriales. Nous écouterons le Gouvernement et nous rallierons à son sentiment.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Sur un chantier de cette importance, il est légitime que votre Haute assemblée soit correctement informée. Mais vous avez tous les pouvoirs de contrôle nécessaires, sans qu'un tel amendement apporte grand-chose, surtout après qu'on en aura parlé en séance publique.

Personnellement, je suis très favorable à votre volonté de contrôle. Nous voulons tous que ce projet soit réalisé dans des délais très courts. Trois ans de procédure et dix ans de travaux, cela ne me paraît pas hors norme. Sagesse.

*L'amendement n°107 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°119, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 3

Remplacer les mots :

respectueux des enjeux liés au développement durable

par les mots :

établi conformément aux prescriptions de l'article 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et en cohérence avec l'économie générale du schéma directeur de la région d'Île-de-France,

**M. Jean-Pierre Caffet.** – La rédaction retenue est trop vague sur la question du développement durable. L'article 17 de la loi du 3 août 2009 est plus précis, donc plus efficace.

Vous me répondez qu'il s'applique. Sans doute. Levons néanmoins l'ambiguïté car, outre que je ne comprends pas pourquoi cet amendement a été

repoussé en commission, je voudrais savoir si ce projet d'intérêt national figurera dans le schéma national.

**M. le président.** – Amendement n°251, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Ce schéma décrit les coûts d'investissement et de fonctionnement du futur réseau ainsi que ses modes de financement. Il est établi conformément aux prescriptions de l'article 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et aux orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

**Mme Dominique Voynet.** – Cet amendement n'a pas exactement le même objet que le précédent. Nous partageons le diagnostic : l'article 2 est un peu court sur le développement durable. C'est pourquoi je propose de faire référence à l'article 17 du Grenelle qui définit excellemment cela. A vous de choisir : si vous préférez l'amendement de M. Caffet, je rectifierai le mien pour ne conserver que la première phrase, car il serait insuffisant de se contenter d'évoquer les modalités techniques sans dire mot des aspects financiers.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Votre première question est de savoir ce qu'il en est du respect des critères de l'article 17 du Grenelle : il est clair que le projet relatif au Grand Paris respectera la loi et ses critères. Votre deuxième question concerne le schéma national des infrastructures de transports. S'y référer allongerait les délais car ce schéma n'était pas prêt en 2009 et le Gouvernement n'est pas en mesure de fournir une date crédible d'élaboration. Quant à la référence au Sdrif, si c'est celui de 1994, il est dépassé et si c'est le nouveau, il n'a pas été transmis au Conseil d'État et devra être révisé. Avis défavorable, donc.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis pour les mêmes raisons.

**Mme Nicole Bricq.** – Je suis à mon tour sidérée par l'explication du rapporteur. (*M. Dominique Braye s'étonne*) Nous avons voté le Grenelle à l'unanimité et son encre est à peine sèche. Or vous venez nous dire qu'on s'assoit dessus...

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Le projet que porte M. Blanc respectera évidemment la loi et les critères de l'article 17.

**MM. Alain Fouché et Alain Gournac.** – C'est clair !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Je n'accepte pas l'inscription du projet dans le schéma national des infrastructures de transports parce que ce

schéma n'est pas sorti et qu'on ne sait pas quand il sortira, d'où un retard des procédures que nous essayons d'accélérer. Quant à la cohérence avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, la majorité de la commission ne peut l'accepter, car le nouveau n'est pas publié. Pour ces trois raisons, je m'oppose aux deux amendements.

**Mme Nicole Bricq.** – Nous pouvons comprendre l'explication sur le schéma directeur, en revanche, je persiste dans mon incompréhension sur le schéma national des infrastructures de transports, qui n'est pas sorti : ne prenez pas les parlementaires en otage ; si le Gouvernement n'a pas respecté ce qu'il a fait voter, il y a bien un problème ! Vous voulez gagner du temps mais cette obsession n'empêche pas que vous ne savez toujours pas, je le montrerai, comment sera financée votre grande boucle.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – La réponse de M. Fourcade à ma question justifie totalement notre amendement. L'article 17 du Grenelle traite du schéma national des infrastructures de transports qui devait être élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. Vous nous dites qu'il n'existe pas et n'existera pas avant longtemps.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Un certain temps...

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Or l'article 17 détermine bien comment l'État évalue l'intérêt des infrastructures, selon quels critères. Raison de plus pour préciser que la loi et son article 17 s'appliquent, ce dont nous n'avons encore aucune garantie.

**Mme Dominique Voynet.** – On sait bien que certaines lois ne s'appliquent pas parce qu'elles sont bavardes et n'emportent aucune décision concrète. Vous nous dites que les critères de l'article 17 seront respectés. Fort bien. Le projet dit pourtant autre chose quand il parle simplement des enjeux liés au développement durable. Je ne suis donc pas rassurée et préférerais qu'on fasse référence à la loi d'août 2009. Après tout, vous n'appliquez pas la loi d'orientation sur les transports intérieurs qui prévoyait des études d'impact. Enfin, si j'ai compris que vous n'étiez pas à l'aise sur les financements, il n'est pas acceptable pour autant de ne pas les évoquer.

*A la demande du groupe socialiste, l'amendement n°119 est mis aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	340
Nombre de suffrages exprimés.....	339
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	170
Pour l'adoption .....	153
Contre .....	186

*Le Sénat n'a pas adopté.*

*L'amendement n°251 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°226, présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo.

Alinéa 5

Remplacer les mots :

à la Normandie

par les mots :

aux régions Haute Normandie et Basse Normandie

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Amendement rédactionnel, en attendant que les deux régions n'en fassent plus qu'une ! L'approche de la façade maritime doit englober des villes à fort potentiel de développement comme Caen et Cherbourg.

**M. le président.** – Amendement identique n°235 rectifié *quinquies*, présenté par MM. A. Dupont, Garrec, Le Grand et Lambert, Mme N. Goulet et MM. Godefroy et Revet.

**Mme Nathalie Goulet.** – Cet amendement transcende les courants politiques ! Malgré les efforts du président de la région, le réseau ferré en Basse-Normandie reste sinistré : les lignes Paris-Granville, Paris-Cherbourg ou Caen-Cherbourg sont indignes. J'invite M. Braye à emprunter le Paris-Granville, il sera étonné !

**M. Dominique Braye.** – Je prends souvent le Paris-Cherbourg !

**Mme Nathalie Goulet.** – Je m'en réjouis. Développer ce réseau est une impérieuse nécessité !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Favorable aux deux amendements. (*Marques de satisfaction sur divers bancs*)

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Doublement favorable.

**M. Jean-Pierre Godefroy.** – En attendant la réunification, pour laquelle je milite depuis 30 ans, il fallait garantir que la Basse-Normandie serait prise en compte dans les travaux du comité sur la grande vitesse en Normandie. Malgré de gros efforts, la ligne Paris-Cherbourg reste marquée par des retards importants, quand le train n'attend pas sa locomotive à Saint-Lazare pendant 35 minutes ! La connexion à une ligne à grande vitesse est indispensable. Je remercie la commission et le Gouvernement pour leurs avis favorables.

**M. Philippe Dominati.** – Je voterai cet amendement, puisque le ministre et la commission y sont favorables. Pourquoi ne pas parler de « Grande Normandie » ? A quand un projet de loi ? (*Exclamations sur divers bancs*)

*L'amendement n°226, identique à l'amendement n°235 rectifié quinquies, est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°118, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- le phasage motivé prévisionnel des opérations.

**M. Serge Lagauche.** – Le principe d'un phasage des opérations a été acté dans le rapport Carrez. Les collectivités doivent pouvoir compter sur une programmation indicative des infrastructures. Dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, la région, les départements et le Stif financeront 67 % des investissements, soit 12 milliards ; l'État, 5,8 milliards. Nous souhaitons un véritable partenariat entre les collectivités et la région. L'État, *via* la société du Grand Paris, doit préciser le déroulé des opérations, afin que les communes et les intercommunalités puissent se projeter dans l'avenir. Faire miroiter des gares qui ouvriront dans 30 ans relève de la mystification ! Peut-on se fier au phasage qui prévoyait l'ouverture de certaines sections dès 2017 ? Desquelles s'agira-t-il ? Il faut se donner une feuille de route partenariale, quitte à ce que le schéma évolue en cours de route.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La commission spéciale n'est pas favorable au phasage, bien qu'il ait été proposé par mon ami Gilles Carrez, qui m'a succédé au comité des finances locales. Ce dernier estime qu'il faut renvoyer à plus tard le bouclage complet des opérations. Or il est fondamental que la boucle soit bouclée ! Si l'on fait deux systèmes d'arcs avec des tangentielles nord-sud, on perd du trafic, et par conséquent des recettes, et on retarde indéfiniment les opérations. Avis défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – D'accord avec le rapporteur, que je remercie pour sa précision : il s'agit d'une question de fond.

**Mme Nicole Bricq.** – En effet ! Ce serait bien la première fois qu'une infrastructure de transport d'une telle ampleur, d'un tel coût -peut-être jusqu'à 30 milliards-, se ferait sans phasage ! Il y a toujours eu des surcoûts !

Le projet Eole, à l'est, a été retardé des mois, à cause de l'effondrement d'une chaussée, bien que les études géologiques aient été faites. Vous refusez la notion même de phasage : c'est insensé. Je pourrais comprendre que vous ne soyez pas d'accord avec les dates retenues par Gilles Carrez, qui prévoit une tranche pour 2025, et dit que l'on verra pour la suite. Vous nous dites, quant à vous, que vous aurez tout fini en 2023 : permettez-moi d'en douter. Mais ce n'est pas cela. Je ne comprends pas ce blocage sur le principe même du phasage, qui nous permettrait pourtant d'y voir plus clair. Gilles Carrez a exploré toutes les voies de financement qui vont avec le phasage, lui-même lié aux priorités de la région. Cela a le mérite de la clarté. Alors que vous demandez ici à

votre majorité de voter un texte à l'aveugle : ce n'est pas sérieux.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Peu à peu, on arrive à cerner nos divergences. Nous sommes tous de bonne foi : madame Bricq, je comprends la logique budgétaire ; je vous demande de comprendre la logique industrielle.

**Mme Nicole Bricq.** – Je la comprends.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Vous savez que les grands projets industriels se font sur un *planning*, avec des travaux en continu.

**Mme Nicole Bricq.** – Ce n'est pas cela que je critique.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Avec le phasage, on détermine un objectif, on le réalise, et puis on arrête. C'est là le problème. Il faut ensuite reprendre le chantier interrompu, et c'est cela qui coûte très cher.

Vous nous dites, sur l'Arc Express, que comme il ne sera pas possible de faire toute la rocade, il faudra commencer par deux arcs : mais cela coûtera beaucoup plus cher. Je vous demande de réfléchir autrement. Nous sommes encore la cinquième puissance industrielle du monde : bâtir un métro automatique de 130 kilomètre est un chantier à notre mesure. Sinon, à quoi bon parler de rayonnement international ? Nous savons relever de tels défis. Nos opérateurs le font, au Moyen-Orient, en Chine, en Inde. La vraie question est celle des financements. C'est pourquoi nous nous sommes attachés à trouver un mode opératoire qui ne soit pas calé sur la logique budgétaire - chose d'autant plus importante en ces temps difficiles. Notre conviction est que seul l'État peut porter un projet de cette nature, qu'il peut le porter financièrement (*Mme Nicole Bricq en doute*), malgré les difficultés de l'époque. Sans doute des fonds d'investissements pourraient-ils aussi le porter, mais nous ne le voulons pas : nous préférons que ce soit l'État qui apporte la garantie de bonne fin. Je crois que nous pouvons tous être d'accord là-dessus ? C'est aussi pourquoi nous avons voulu qu'il y ait un maître d'ouvrage dédié, solide, pour monter l'opération. La loi va en outre permettre de mettre en œuvre des procédures de raccourcissement de délais administratifs, sans que les délais de l'enquête publique soient touchés.

Si vous pensez que la France ne sait plus monter de tels projets, il faut le dire. Mais alors, il ne faut plus rêver à la ville-monde. Mais vous verrez bientôt que nous sommes capables de nous hisser à ce niveau d'exigence, et nos divergences ne dureront pas. (*Applaudissements à droite*)

**Mme Dominique Voynet.** – Si ce n'est pas un dialogue de sourds, nous n'en sommes pas loin. Vous craignez, monsieur le ministre, que le phasage ne retarde le projet et ne soit source de surcoûts. Je crois au contraire qu'il apporte plus de sécurité, et permet

d'être bien sûr que toutes les données ont été prises en compte. Les entreprises font un *business plan*, les collectivités un plan pluriannuel d'investissement, et le secrétariat d'État à la région capitale pourrait se passer de ce travail de découpage ?

Vos arguments ne nous ont pas convaincus. Je prends le pari qu'en tout état de cause, avant même l'adoption définitive de la loi, il vous faudra en venir au phasage.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Il nous arrive aussi, monsieur le ministre, de franchir le périphérique et de voyager à l'étranger. Nous savons ce que sont les villes-monde, et nous avons lu Braudel. Mais vos propos soulèvent chez moi une inquiétude. Si j'ai bien compris, ce réseau se suffirait à lui-même et suffirait à l'Ile-de-France ? (*On le conteste à droite*) J'entends qu'il ne faut surtout pas de tangentielle, qu'il ne faudrait même pas d'arc... Non, monsieur le ministre, le débat entre nous n'est pas près d'être clos.

Au fond, si je vous comprends bien, le phasage serait incompatible avec le bouclage ? (*On s'amuse à gauche*) Si l'on phasait, le projet ne serait pas bouclé ? C'est absurde ! Faut-il comprendre qu'aucun tronçon ne sera mis en circulation tant que la boucle ne sera pas bouclée, c'est-à-dire dans treize ans, au moins ? N'y aura-t-il donc aucun tronçon, d'ici six ou sept ans, qui sera mis en circulation ? Vous nous dites que vous commencerez par le Val-de-Marne, parce que les études y sont plus avancées qu'ailleurs.

**M. Christian Cambon.** – Très bien !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Mais n'est-ce pas dire qu'il y a au moins un début de phasage ? (« *Un démarrage !* » à droite) Mais *quid* de la Seine-Saint-Denis, par exemple ?

Nous ne vous demandons rien de bien sorcier : simplement d'introduire dans le schéma et donc dans le débat public les éléments de phasage de votre projet. C'est là le seul sens de notre amendement.

**M. Jean Desessard.** – Parce que pour l'instant, nous sommes déphasés.

**M. Serge Lagache.** – Je comprends votre attachement à l'idée du « grand projet », monsieur le ministre. Mais n'oubliez pas que nous avons, en France, quelques mauvaises expériences, notamment avec les centrales nucléaires...

Vous citez l'exemple de grands pays comme la Chine. Mais n'oubliez pas que là-bas, on n'y va pas par quatre chemins pour déplacer les populations. En Ile-de-France, les habitants ne se laisseront pas faire.

Démarrer des chantiers sans prévenir les populations suffisamment à l'avance, c'est s'exposer à des risques de blocage. La construction d'une voirie, et même d'un mur antibruit, soulève toujours un tollé ! Vous serez, tôt ou tard, contraint d'annoncer un calendrier. A défaut, les entreprises imposeront le



phasage qui dépendra aussi -nous l'avons constaté avec le blocage du chantier de l'A86- des populations.

**M. David Assouline.** – Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi refuser d'inscrire le phasage dans la loi ? Vous évoquez une priorité aux travaux dans le Val-de-Marne tout en soutenant qu'il y aura des chantiers tous azimuts dans la région durant treize ans... Pourquoi ce silence ? Peut-être avez-vous fait de nombreuses promesses et craignez-vous la réaction des déçus ? Parfois, une petite question suffit à éclairer le débat.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Monsieur Assouline, ne compliquez pas ce qui est simple. On ne raisonne pas en termes de phasage lorsqu'on construit une centrale nucléaire ou un paquebot, mais de planning. On ne construit pas la moitié d'un bateau pour s'arrêter ensuite ! (*M. Alain Gournac acquiesce*) On sait, d'emblée, quel sera le coût et le délai de réalisation. Bref, il s'agit plus d'un problème de sémantique que de fond.

**Mme Nicole Bricq.** – Nous ne parlons pas d'un bateau !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – J'ai dit, tout à l'heure, que les travaux pourraient commencer en priorité dans le Val-de-Marne car les maires ont déjà réfléchi à un projet de métro automatique autour d'Orlyval. Je m'en réjouis, d'ailleurs, pour le rééquilibrage à l'Est. J'ai dit également, ce que vous semblez oublier, que le chantier démarrera avec dix tunneliers qui se rejoindront ensuite à un point de raccordement. Ce n'est pas une lubie ! Il y avait six tunneliers à Madrid. Pourquoi cet attachement au phasage qui ne correspond pas à notre projet, y compris en termes financiers ? L'État a décidé d'engager sa responsabilité dans la réalisation de cette infrastructure qui n'est qu'un élément du Grand Paris. Le moment venu, ai-je dit en discussion générale, État et région devront travailler ensemble, dans les transports comme dans de nombreux autres domaines. Oui, je tends la main à la région, comme l'a rapporté aujourd'hui correctement l'AFP. Nous devons avancer sur le même chemin, chacun dans le respect de ses compétences et de ses responsabilités, pour réaliser la ville-monde !

**Mme Nicole Bricq.** – Nous verrons à l'article 3 !

*L'amendement n°118 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°211 rectifié bis, présenté par MM. Cambon, P. Dominati, Romani et C. Gautier, Mmes Dumas et Procaccia et M. Demuynck.

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositions destinées à permettre le déploiement d'un réseau numérique à très haut débit.

**M. Christian Cambon.** – Profitons de la construction de cette infrastructure de 130 km pour y déployer un réseau numérique à très haut débit. Mieux vaut prévoir l'usage de cette technique que maîtrise la RATP avant le début du chantier. Ce sera un plus pour l'attractivité de notre métropole !

**M. Alain Gournac.** – Très bien !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Cette proposition complète heureusement la décision prise par la commission d'assurer la desserte de Saclay par le très haut débit.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Favorable également.

*L'amendement n°211 rectifié bis est adopté.*

**M. Jean Desessard.** – Savez-vous vraiment à quoi ressemblera le très haut débit dans treize ans ?

**M. le président.** – Amendement n°73, présenté par M. Béteille.

I. - Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Ile-de-France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs.

II. - En conséquence, alinéa 9.

Supprimer cet alinéa.

**M. Laurent Béteille.** – Il s'agit d'articuler le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris avec le plan de déplacements urbains en Ile-de-France et de rappeler la priorité du schéma, projet d'infrastructure d'intérêt national, sur le Pduif dont la révision est attendue.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Avis favorable à cette précision utile.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Favorable.

**Mme Dominique Voynet.** – Je m'interroge : pourquoi plusieurs de nos amendements ont-ils été rejetés au prétexte de leur redondance avec la législation actuelle, et non celui-là ?

**Mme Éliane Assassi.** – Cet amendement ne revient-il pas sur celui accepté par la commission, à l'initiative de nos collègues socialistes, précisant que le schéma d'ensemble devra tenir compte du Pduif ? Nous voterons contre.

*L'amendement n°73 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°82, présenté par MM. Collin et Barbier, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Il concerne les huit départements de la région d'Ile-de-France.

**Mme Françoise Laborde.** – Nous proposons que le schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris intéresse les huit départements franciliens.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Il serait bien sûr souhaitable que le tracé du « Grand huit » passe par les huit départements franciliens, mais le tracé définitif ne sera connu qu'après le passage du projet devant la commission nationale du débat public : retrait, sinon rejet.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Même avis.

**M. Jean Desessard.** – Je croyais que le « Grand huit », c'était les huit départements ! (*Rires*)

*L'amendement n°82 est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°252, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéas 11 à 13

Supprimer ces alinéas.

**Mme Dominique Voynet.** – M. Fourcade nous rappelé ce qu'a dit le Conseil d'État des lois déclaratives et sans portée juridique, qui sont effectivement une sorte d'arnaque puisque l'on y promet beaucoup, on fait rêver tout en sachant pertinemment qu'on ne s'engage à rien de concret. On imagine l'angoisse des conseillers du Gouvernement pour inscrire dans la loi le discours présidentiel du 29 avril 2009. Quelle solution ? Un rapport !

Les alinéas que nous vous proposons de supprimer évoquent avec emphase un réseau à haut niveau de performance qui serait prioritairement affecté au fret ferroviaire, on le déclare même priorité nationale, mais pour ne s'engager finalement qu'à demander un rapport sur le sujet au Gouvernement ! On connaît les difficultés du fret ferroviaire, les efforts qui ont été fait pour l'intermodalité, les corridors ferroviaires. Est-il bien sérieux, au détour d'un texte sur le Grand Paris, de demander un rapport sur un sujet qui mériterait une loi tout entière ?

**M. le président.** – Amendement n°228, présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo.

Alinéa 11

Après les mots :

du Havre

insérer les mots :

, de Cherbourg

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – La façade maritime du Grand Paris ne doit pas se limiter aux seuls ports du Havre et de Rouen, mais comprendre aussi la façade maritime située en Basse-Normandie, avec le port de Cherbourg, pour l'acheminement des marchandises.

**M. le président.** – Amendement n°227, présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo.

Alinéa 11

Supprimer les mots :

, qui constituent la façade maritime du Grand Paris,

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Repli.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Nous ne réglerons certes pas ce soir le problème du fret, mais nous appelons l'attention du Gouvernement avec ce rapport : avis défavorable à l'amendement n°252. Compter Cherbourg dans la façade maritime du Grand Paris, c'est l'étendre beaucoup : avis défavorable à l'amendement n°228 comme à l'amendement n°227 car il convient de conserver la mention de la façade maritime.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Sagesse sur l'amendement n°252. Avis défavorable à l'amendement n°228. Favorable à l'amendement n°227.

**Mme Dominique Voynet.** – Je ne suis pas hostile à un rapport sur le fret, mais le Gouvernement n'a pas besoin d'une loi pour le demander à ses services, à un parlementaire ou à un bureau d'études spécialisé.

Je signale que le Port autonome de Paris, dont il est fait mention à l'alinéa 11, est devenu Port de Paris.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Entendu !

**M. le président.** – Amendement n°305, présenté par M. Fourcade, au nom de la commission.

Alinéa 11

Après les mots :

et le port

supprimer le mot :

autonome

*L'amendement n°252 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°228 est retiré.*

*L'amendement n°227 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°305 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°225, présenté par M. Pozzo di Borgo et les membres du groupe UC.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... Le projet Charles-de-Gaulle express, tel qu'il résulte du V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des

transports et du décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire expresse directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris, ne peut faire l'objet d'aucun financement direct ou indirect de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics, hormis les seuls frais déjà ordonnancés et ceux relatifs à la rupture des relations contractuelles afférentes audit projet, dans le respect des règles de droit commun.

Toute clause contraire est réputée non écrite.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Nous souhaitons que le projet « Charles de Gaulle Express », d'une liaison ferroviaire directe entre Paris et Charles de Gaulle, ne mobilise aucun financement public, car il est censé être financé par des fonds privés et parce que le Stif a déjà deux projets pour desservir l'aéroport. Il faut cependant regretter qu'à Roissy, la connexion avec le RER B ne soit pas des plus claires : on cherche parfois longtemps où se cache ce train ! (*Exclamations à droite*)

Deux projets sont à l'étude : le métro automatique et la modernisation du RER B pour un montant de 250 millions d'euros. Comment comprendre que la puissance publique en finance un autre ? Nos enfants verraient donc coexister trois liaisons entre Charles-de-Gaulle et Paris ? Les promoteurs du projet Charles-de-Gaulles Express prétendent qu'elles ne seront pas toutes destinées au même public : seuls les voyageurs de la classe affaire prendront le train express, ceux des charters le RER et ceux de la classe économique le métro automatique. Un tel argument est-il recevable ?

**Mme Éliane Assassi.** – Certainement pas !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La commission a beaucoup discuté de cet amendement. Il porte un germe d'inconstitutionnalité, puisque la loi ne peut interdire aux collectivités locales ou à leurs établissements publics de réaliser un investissement. En outre, la notion de « financement indirect » de l'État est très floue. C'est pourquoi je vous propose de rayer ces mentions. Sous cette réserve, avis favorable. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Je partage le souci du bon usage des deniers publics exprimé par M. Pozzo di Borgo : il serait illogique que l'État finance à la fois la double boucle et Charles-de-Gaulle Express. Les négociations sur la délégation de service public pour la construction de ce train express auront bientôt abouti. Le règlement de la consultation prévoit que le concessionnaire ne recevra aucune subvention publique : il se rémunérera en percevant des droits de la part des usagers.

M. Pozzo di Borgo propose d'aller plus loin en interdisant tout financement direct ou indirect de l'État. La notion de financement indirect est imprécise et source d'insécurité juridique. Comme tous les contrats

de délégation de service public de longue durée et conformément à une jurisprudence presque centenaire du Conseil d'État, le contrat comportera une clause de partage des risques : on ne peut exclure que l'État soit amené à verser de l'argent en cas de situation exceptionnelle.

En outre l'amendement est incompatible avec le principe de libre administration des collectivités territoriales et constitue une injonction au Gouvernement. J'en demande le retrait.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Dans quinze ans, il y aura donc trois liaisons ferroviaires entre l'aéroport de Roissy et Paris, toutes financées directement ou indirectement par l'État ! Cela porte atteinte à la crédibilité de votre projet. Je maintiens l'amendement, tout en le rectifiant conformément aux suggestions du rapporteur.

**M. le président.** – Ce sera donc l'amendement n°225 rectifié, présenté par M. Pozzo di Borgo et les membres du groupe UC.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... Le projet Charles-de-Gaulle express, tel qu'il résulte du V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et du décret n°2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire expresse directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris, ne peut faire l'objet d'aucun financement direct de l'État hormis les seuls frais déjà ordonnancés et ceux relatifs à la rupture des relations contractuelles afférentes audit projet, dans le respect des règles de droit commun.

Toute clause contraire est réputée non écrite.

**Mme Nicole Bricq.** – Je ne comprends pas bien la nature ni la portée de cet amendement. Si je comprends bien, M. Pozzo di Borgo s'inquiète non seulement de la bonne utilisation des deniers publics, mais aussi de la coexistence de trois liaisons ferroviaires : voilà le problème de fond sur lequel nous aimerions connaître la position du Gouvernement et du rapporteur. Ce dernier n'écrit-il pas dans son rapport que « le projet de liaison ferrée directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (...) deviendra très largement superflu une fois acté le principe de réaliser la double boucle » ? Il est curieux de constater les contradictions de la majorité à ce sujet.

**M. Philippe Dallier.** – Je soutiens l'amendement de M. Pozzo di Borgo et partage le point de vue de Mme Bricq : il faudrait s'interroger sur le bien-fondé de cette troisième liaison ferroviaire. Le projet a vu le jour il y a plus de dix ans. Ses promoteurs, comme des éléphants dans un magasin de porcelaine, sont venus annoncer aux élus qu'ils construiraient des tunnels de plusieurs kilomètres dans leurs communes pour relier la Gare de l'est à Roissy, au rythme d'un train tous les quarts d'heure. Nul ne comprenait comment un tel

projet pourrait être rentable. La commission nationale du débat public fut saisie, des expertises furent ordonnées et le projet finalement remanié pour dessiner une virgule à partir des gares de l'est et du nord.

Mais depuis lors, le Gouvernement a annoncé la construction d'un métro automatique, qui pourrait être opérationnel dans treize ans. Quant à la ligne Charles-de-Gaulle Express, je suis convaincu qu'elle ne parviendra jamais à l'équilibre financier et que l'État devra mettre la main à la poche. Quel air aurons-nous sur la scène internationale ? Il faudrait considérer ce projet comme nul et non avenu.

**M. Philippe Dominati.** – Je tiens à rassurer M. Pozzo di Borgo : cela fait si longtemps que nous attendons une liaison efficace entre Roissy et Paris qu'il serait étonnant que trois voient le jour en quelques années... Le projet Charles-de-Gaulle Express est né de l'initiative d'agents économiques privés qui voulaient combler les lacunes de l'État : celui-ci avait construit l'aéroport sans se soucier de le relier à Paris... Mais ce projet, financièrement risqué, n'a plus de sens depuis l'annonce de la construction du métro automatique. Nous serions en droit d'attendre que la puissance publique émette au moins un avis ! Monsieur le ministre, vous nous avez fait une réponse technique quand nous attendons un débat politique. J'aimerais savoir qui, au Gouvernement, est responsable de la liaison ferroviaire entre Roissy et Paris : vous-même ou le ministre des transports ? Des milliards d'euros sont en jeu !

Il serait utile de le savoir : la liaison Charles de Gaulle Express est-elle de votre autorité, ou de celle du ministère des transports ? Un arbitrage gouvernemental ne peut-il être envisagé ? Prenez donc une décision ! Voilà ce qui arrive lorsque l'on empile les structures, les ministères, les autorités administratives... J'attendais tout de même que le Gouvernement nous éclaire sur une question précise posée par de nombreux Parisiens.

**M. Jean-Jacques Jégou.** – Votre réponse, monsieur le ministre, montre bien toute l'ambiguïté de la situation : vous n'êtes pas favorable à un financement d'État mais une participation de celui-ci est inévitable puisqu'il y a une délégation de la puissance publique et un besoin de financement à combler. C'est une incohérence d'État dont vous êtes sans doute victime... Quoi qu'il en soit, à ce point du débat, il faudrait nous indiquer si le projet a encore un sens et si l'État est ou non en mesure de le financer.

**M. Michel Billout.** – Ce débat me semble légèrement surréaliste. Il illustre les lacunes du projet de loi. Vous savez formuler un refus tout net de reprendre le projet Arc Express, mais vous êtes dans l'incapacité de statuer sur le projet si controversé de Charles de Gaulle Express -que nous jugeons pour notre part scandaleux, car il méconnaît les nuisances subies par les populations riveraines et les difficultés

des salariés contraints de se déplacer en voiture. Seul compte l'intérêt de quelques usagers privilégiés du transport aérien. Au moins, il conviendrait de clarifier la position du Gouvernement. Par défaut, nous voterons l'amendement de M. Pozzo di Borgo.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Avis défavorable à l'amendement rectifié.

*L'amendement n°225 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Belle unanimité !

Je vais mettre aux voix l'article 2.

**Mme Bariza Khiari.** – Nous avons salué un élément positif dans la rédaction de la commission : la mention d'une compatibilité des projets. Sur trois autres points, nous espérions une évolution susceptible de modifier notre position. Hélas, vous n'avez pas rassuré les collectivités locales et en refusant notre amendement n°116, vous interdisez qu'un climat de confiance s'installe. Concernant la référence à l'article 17 du Grenelle de l'environnement, nous sommes déçus également, vous préférez les mots creux au respect des enjeux du développement durable. Enfin, sur le phasage, le rapporteur a su nous donner tous les éléments de la formule mathématique, date de début des travaux, lieux, année d'achèvement, etc. Mais il n'a pu ou su résoudre l'équation ! Nous ne comprenons pas cette position. Nous voterons contre l'article 2.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Le Secrétaire d'État se veut rassurant mais nos inquiétudes sont toujours aussi vives ! Nous avons choisi de ne déposer que quatre amendements, sur quatre points précis : définition du réseau et articulation des projets, financement, article 17 et phasage. Aucun n'a été adopté. Les réponses du Gouvernement me laissent penser que nous sommes peut-être parvenus à un tournant des relations entre l'État et les collectivités. Votre intransigeance, votre refus de comprendre notre état d'esprit, laissent mal augurer des relations futures... Monsieur le ministre, il ne suffit pas de dire « Chacun chez soi et les vaches seront bien gardées ! A moi la boucle, à vous le reste ! » L'État empiète sur les compétences des collectivités locales...

En ce qui concerne les financements, nous demandions seulement le respect de ce qui a été voté et l'examen des formes possibles de financement : pas possible ! Sachez que vos hypothèses de recettes, personne n'y croit...

Quant au phasage, ce n'est pas celui de M. Carrez, établi jusqu'en 2025, que nous proposons. Plus modestement, nous souhaitons savoir par quel bout on allait commencer la boucle... Vous expliquez qu'aucun tronçon ne sera mis en service avant l'achèvement de l'ensemble, dans treize ans : si tel est réellement votre projet, bon courage pour le débat public !

*L'article 2 est mis aux voix par scrutin public à la demande des groupes socialiste et CRC-SPG.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants .....	340
Nombre de suffrages exprimés .....	339
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	170
Pour l'adoption.....	186
Contre .....	153

*Le Sénat a adopté.*

*La séance est suspendue à 20 h 5.*

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 22 h 5.*

### Conférence des Présidents

**M. le président.** – Après avoir pris acte de la demande du groupe socialiste de constitution d'une mission commune sur la désindustrialisation des territoires et ratifié le protocole organisant à titre expérimental la concertation avec les partenaires sociaux préalablement à l'examen par le Sénat des propositions de loi relatives aux relations individuelles et collectives du travail, à l'emploi et à la formation professionnelle, la Conférence des Présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat.

**Semaine réservée par priorité au Gouvernement  
(Suite)**

**JEUDI 8 AVRIL 2010**

A 9 heures 30 :

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris.

A 15 heures et le soir :

- Questions d'actualité au Gouvernement.

- Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée.

- Suite du projet de loi relatif au Grand Paris.

**ÉVENTUELLEMENT, VENDREDI 9 AVRIL 2010**

A 9 heures 30, à 14 heures 30 et le soir :

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris.

**SUSPENSION DES TRAVAUX EN SÉANCE  
PLÉNIÈRE :**

**du dimanche 11 avril au dimanche 25 avril 2010.**

**Semaine d'initiative sénatoriale**

**MARDI 27 AVRIL 2010**

A 9 heures 30 :

- Dix-huit questions orales.

A 14 heures 30 :

- Éloge funèbre de Jacqueline Chev .

- Deuxième lecture du projet de loi organique, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à l'application de l'article 65 de la Constitution.

- Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, prorogeant le mandat des membres du Conseil supérieur de la magistrature.

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à renforcer les moyens du Parlement en matière de contrôle de l'action du Gouvernement et d'évaluation des politiques publiques.

De 17 heures à 17 heures 45 :

- Questions cibles thématiques sur le logement.

A 18 heures et le soir :

- Suite de l'ordre du jour de l'après-midi.

**MERCREDI 28 AVRIL 2010**

A 14 heures 30 :

- Désignation des 26 membres de la mission commune d'information sur la désindustrialisation des territoires (application de l'article 6 bis du Règlement, à la demande du groupe socialiste).

Ordre du jour réservé au groupe UMP :

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à faciliter la saisie et la confiscation en matière pénale.

**JEUDI 29 AVRIL 2010**

A 9 heures :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

- Proposition de loi portant réforme de la garde à vue, présentée par Mme Alima Boumediène-Thiery et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

- Proposition de loi relative aux règles de cumul et d'incompatibilité des mandats sociaux dans les sociétés anonymes et à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance, présentée par Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

A 15 heures :

Ordre du jour réservé au groupe Union centriste :

- Proposition de loi relative aux contrats d'assurance sur la vie, présentée par M. Hervé Maurey.

- Proposition de loi tendant à faciliter l'accès aux stages des étudiants et élèves travailleurs sociaux, présentée par M. Nicolas About et Mme Sylvie Desmarescaux.

### **Semaine réservée par priorité au Gouvernement**

#### **MARDI 4 MAI 2010**

A 9 heures 30 :

- Dix-huit questions orales :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

A 14 heures 30 et, éventuellement, le soir :

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre le recours au vote par voie électronique lors des élections des membres de conseils des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel.

- Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à garantir de justes conditions de rémunération aux salariés concernés par une procédure de reclassement.

#### **MERCREDI 5 MAI 2010**

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

A 14 heures 30 et, éventuellement, le soir :

- Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée.

- Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Conseil économique, social et environnemental.

#### **JEUDI 6 MAI 2010**

A 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

- Projet de loi tendant à l'élimination des armes à sous-munitions.

- Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

- Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la Roumanie relatif à une coopération en vue de la protection des mineurs roumains isolés sur le territoire de la République française et à leur retour dans leur pays d'origine ainsi qu'à la lutte contre les réseaux d'exploitation concernant les mineurs.

- Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République tchèque sur l'échange de données et la coopération en matière de cotisations et de lutte contre la fraude aux prestations de sécurité sociale.

- Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume de Belgique pour le développement de la coopération et de l'entraide administrative en matière de sécurité sociale.

- Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République populaire de Chine sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements.

*(Pour les trois projets de loi ci-dessus, la Conférence des Présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée).*

A 15 heures et, éventuellement, le soir :

- Questions d'actualité au Gouvernement.

- Suite de l'ordre du jour du matin.

### **Semaine sénatoriale de contrôle de l'action du Gouvernement et d'évaluation des politiques publiques**

#### **LUNDI 10 MAI 2010**

Ordre du jour fixé par le Sénat :

A 14 heures 30 :

- Débat sur l'application de la loi relative à la communication audiovisuelle et au nouveau service public de télévision (demande du groupe Union centriste).

- Débat « L'Hôpital un an après l'examen de la loi au Sénat » (demande de la commission des affaires sociales).

#### **MARDI 11 MAI 2010**

Ordre du jour fixé par le Sénat :

A 14 heures 30 :

- Débat sur la fiscalité des énergies alternatives (demande du groupe UMP).

De 17 heures à 17 heures 45 :

- Questions cibles thématiques.

A 18 heures :

- Question orale avec débat n° 54 de Mme Michèle André à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la situation des personnes prostituées (demande de la Délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes).

Le soir :

- Question orale avec débat n° 38 de M. Charles Revet à M. le secrétaire d'État chargé des transports sur bilan d'application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire (demande de la commission de l'économie).

### MERCREDI 12 MAI 2010

Ordre du jour fixé par le Sénat :

A 14 heures 30 :

- Débat sur l'application de la loi de 2005 sur le handicap (demande des groupes socialiste et du RDSE).

- Question orale européenne avec débat n° 5 de M. Jean Bizet à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur la transposition de la directive « services » (demande de la commission des affaires européennes).

### Semaine d'initiative sénatoriale

#### MARDI 18 MAI 2010

A 9 heures 30 :

- Dix-huit questions orales :

A 14 heures 30 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

- Projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (Procédure accélérée).

#### MERCREDI 19 MAI 2010

A 14 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

1°) Deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, pour le développement des sociétés publiques locales.

2°) Question orale avec débat sur la gendarmerie.

A 21 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

3°) Suite du projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

#### JEUDI 20 MAI 2010

A 9 heures :

Ordre du jour réservé au groupe CRC-SPG :

1°) Proposition de loi tendant à abroger le bouclier fiscal, présentée par M. Thierry Foucaud et les membres du groupe CRC-SPG.

2°) Proposition de loi visant à assurer la sauvegarde du service public de la télévision, présentée par M. Jack Ralite et les membres du groupe CRC-SPG.

A 15 heures et le soir :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement.

Ordre du jour fixé par le Sénat :

4°) Suite du projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

### Semaine réservée par priorité au Gouvernement

#### MARDI 25 MAI 2010

A 14 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Suite du projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

De 17 heures à 17 heures 45 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

2°) Questions cibles thématiques.

A 18 heures et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

3°) Suite du projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

#### MERCREDI 26 MAI 2010

A 14 heures 30 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

- Suite du projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

#### JEUDI 27 MAI 2010

A 9 heures 30, à 14 heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

- Projet de loi organique relatif au Défenseur des droits et projet de loi relatif au Défenseur des droits.

*L'ordre du jour est ainsi réglé.*

## Grand Paris (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles (Suite)

### Article 2 bis (Supprimé)

*L'article 2 bis n'est pas rétabli.*

### Article 3

- ① I. – *Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.*

- ② Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. La commission met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission.
- ③ Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.
- ④ II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi, l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au plan du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France, l'estimation du coût et les modes de financement envisagés, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.
- ⑤ L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'État dans la région. Celui-ci peut, dans ce même délai de quinze jours, faire part de ses observations.
- ⑥ III. – Dès publication de la décision prévue au second alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.
- ⑦ À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.
- ⑧ IV. – Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée du débat public.
- ⑨ La durée du débat public est de quatre mois.
- ⑩ V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.
- ⑪ Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.
- ⑫ VI. – (Supprimé)
- ⑬ VII. – (non modifié) Aucune irrégularité au regard des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.
- ⑭ VIII. – (non modifié) La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris ».
- ⑮ VIII bis (nouveau). – Les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables aux projets ayant fait l'objet du débat public conduit en application du présent article.
- ⑯ IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.
- ⑰ X (nouveau). – Lorsqu'une procédure de débat public a été engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement pour une opération portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île-de-France, cette procédure est close le lendemain du jour suivant la publication de la présente loi. Les éléments techniques relatifs à ce projet transmis à la Commission nationale du débat public au jour de la clôture de cette procédure sont intégrés en tant qu'annexe au dossier prévu au II du présent article.



**Mme Éliane Assassi.** – Relatif à la procédure de consultation sur le schéma de réseau, cet article a connu une évolution positive lors de la lecture à l'Assemblée nationale : le débat sera désormais organisé par la Commission nationale du débat public. La levée de boucliers était telle, y compris du côté de cette discrète autorité administrative, qu'il était difficile au Gouvernement de ne pas revoir sa copie : il était invraisemblable que la société du Grand Paris soit à la fois juge et partie.

Mais convier les collectivités, Paris-Métropole et le Stif à un débat public n'efface pas le coup de force que représente l'instauration d'une société du Grand Paris aux compétences exorbitantes et dérogoires.

L'important n'est pas de consulter les collectivités territoriales mais de les impliquer véritablement. Faut-il créer de nouvelles structures ? Le Gouvernement ne peut à la fois critiquer le millefeuille territorial et rajouter des couches technocratiques, et ce alors que les structures démocratiques existent déjà !

La consultation devrait porter sur l'opportunité de créer une nouvelle structure, non sur le seul tracé ! Mais les acteurs peuvent-ils en juger, dès lors que le principe du schéma et de la société du Grand Paris est inscrit dans la loi ? Le débat doit également porter sur l'opportunité de créer un réseau souterrain, hypothèse qui n'était pas privilégiée par les architectes.

Vous voulez allez vite (*M. GuyFischer renchérit*), raccourcir les délais pour que ce débat tienne en neuf mois, contre vingt-et-un normalement. Le débat public est pourtant un moment clé de démocratie ! Quant à la place octroyée au préfet de région, elle déroge au droit commun : nous nous réjouissons que la commission ait donné un avis favorable à notre amendement.

En tout état de cause, la société du Grand Paris sera libre de prendre en compte ou non les avis des uns et des autres. L'avis des élus ne devrait pas être facultatif, mais obligatoire et contraignant !

Enfin, le projet Arc Express, partagé par les habitants, répondant à de véritables besoins, financé par le contrat de plan État-Région, ne saurait être la première victime de la volonté de l'État de reprendre la main sur l'Ile-de-France. Votre logique est claire : vider les contrats de plan pour financer le « Grand huit » par des financements « indépendants ». Nous ne pouvons la cautionner.

**Mme Bariza Khiari.** – Après les belles déclarations de l'article premier, les masques tombent. Votre vision de la métropole a été désavouée par les Franciliens ; la nôtre, plébiscitée. Qu'à cela ne tienne, les régionales auront un troisième tour !

Vous dites vouloir associer les collectivités territoriales et les citoyens, mais votre débat public, dérogoire au droit commun, ne vise qu'à faire gagner un an ! Un débat au lance-pierre peut-il être serein et constructif ? Cet article est la négation des principes de l'article premier ! Les années 1960 nous ont

pourtant appris qu'aménager à la hâte, c'était condamner le bâti à une lente dégradation. Votre urgence ne résiste pas à l'épreuve des faits. Rien ne saurait légitimer le recours à une procédure dérogoire.

Le dernier alinéa suspend la réalisation d'Arc Express, projet phare de la région. Vous dites respecter les collectivités mais vous sapez leur travail ! Les électeurs se sont prononcés sur un projet clair, qui répond à leurs attentes. Or, loin de tendre la main à la région, vous ouvrez un espace de défiance.

**M. le président.** – Amendement n°16, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Alinéa 1

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

I. - Le schéma de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 fait l'objet d'un accord du syndicat des transports d'Ile-de-France.

L'État, les collectivités territoriales franciliennes, le syndicat mixte « Paris-Métropole », l'atelier international du Grand Paris, la Régie autonome des transports parisiens, Réseaux ferrés de France, la Société nationale des chemins de fer et le syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à la réalisation de ce schéma au sein d'un comité de pilotage dans le but de garantir la cohérence du réseau, et notamment veiller à l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Pour assurer la cohérence du réseau, l'autorité organisatrice des transports de la région doit être maître de la réalisation du schéma de transport public du Grand Paris et être doté d'un véritable pouvoir décisionnaire. Un comité de pilotage réunissant l'État, les collectivités territoriales, le syndicat Paris-Métropole, l'atelier international du Grand Paris, le Stif, mais également la RATP, RFF et la SNCF, garantirait la cohérence du réseau, l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux.

**M. le président.** – Amendement n°120, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

I. - Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi en association avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France, créé par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France, et en concertation avec l'atelier international du Grand Paris et le syndicat mixte « Paris-Métropole ». Il est soumis pour avis aux collectivités territoriales et à leurs groupements et pour avis conforme à la Région d'Ile-de-France.

**M. David Assouline.** – Le texte met sur le même plan des acteurs aux compétences et aux pouvoirs radicalement différents. Le Stif est compétent en

matière de transports urbains en Ile-de-France depuis 1959 ; il est sous tutelle de la région depuis 2006. Il est logique qu'il soit pleinement associé à l'établissement du schéma d'ensemble du réseau, d'autant qu'il sera en charge du matériel roulant...

Aux termes de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, « la région d'Ile-de-France élabore en association avec l'État un schéma directeur ». Il s'agissait de rendre le Sdrif opposable. Or le Gouvernement en use pour bloquer l'adoption du Sdrif ! C'est évidemment contraire à l'esprit de la loi, votée en 1995 par la droite qui entendait soutenir la région, qu'elle dirigeait alors...

Reste que l'élaboration conjointe d'un schéma est un gage de qualité. C'est pourquoi nous vous proposons que le schéma d'ensemble soit établi par la société du Grand Paris « en association » avec le Stif. Nous prévoyons une procédure de concertation avec le syndicat Paris Métropole, qui réunit plus de 100 collectivités, et les architectes de l'Atelier international du Grand Paris. Enfin, nous souhaitons que les collectivités soient consultées pour avis, et qu'un avis conforme de la région soit nécessaire à l'adoption du schéma. (*On s'impatiente à droite*)

Il s'agit de prévoir en amont les modalités du dialogue entre les élus, les experts et l'aménageur, pour une insertion optimale du projet.

**M. le président.** – Amendement n°178, présenté par M. Dallier.

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

I. - Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis du syndicat mixte « Paris Métropole », du conseil régional d'Ile-de-France, du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

**M. Philippe Dallier.** – Il s'agit de clarifier les choses en faisant du syndicat Paris Métropole et de la région les interlocuteurs privilégiés de l'État. Il y a plus de 1 300 communes et EPCI en Ile-de-France.

Peut-on imaginer de mettre sur le même pied la ville de Paris et la plus petite commune d'Ile-de-France ? Et *quid* des délais de consultation ?

Quant au choix des interlocuteurs, il est clair que la région Ile-de-France porte la compétence des transports, dont le Stif est le bras armé : il est normal qu'elle soit consultée. Pour les collectivités, seul le syndicat Paris métropole peut se porter garant de la cohérence de la vision.

Nous proposons, en somme, un schéma simplifié, gage d'efficacité.

**M. le président.** – Amendement n°83, présenté par MM. Collin et Chevènement, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau et Vall.

Alinéa 1

Remplacer le mot :

avis

par le mot :

accord

**Mme Françoise Laborde.** – Le présent amendement vise à établir une procédure d'avis conforme. En effet, compte tenu des enjeux, il est inconcevable que le schéma d'ensemble soit établi par la seule SGP, donc l'État, et soumis à la simple consultation du Stif. Il s'agit, au-delà même du maintien de la participation des entités qui financent les infrastructures, de préserver la cohérence du réseau.

**M. le président.** – Amendement n°17, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 1

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** – Nous ne pouvons nous satisfaire d'un simple avis des collectivités et organismes cités au premier alinéa. Les pouvoirs publics ont trop souvent coutume de laisser s'exprimer des avis dont ils ne tiennent jamais compte. Malgré l'avis contraire des élus, rien de fondamental n'a changé. Malgré les demandes émanant de toutes les sensibilités politiques de levée de l'urgence, le Gouvernement n'a pas bougé. Il n'est plus guère question, aujourd'hui, que de consultation. On parle de moins en moins de concertation, jamais plus de négociation. D'où un blocage du dialogue politique et social.

Demander un simple avis est symptomatique. Certes, on peut se voiler la face, et passer en force s'il est négatif. Mais c'est compter sans le sentiment d'indignation et la capacité de mobilisation de la population. Nous demandons que l'avis soit conforme.

**M. le président.** – Amendement n°121, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 1

Après les mots :

après avis

insérer les mots :

conforme de la région d'Ile-de-France et avis simple

**M. Jacques Mahéas.** – Cet amendement tomberait si le n°120 était voté. Mais soyons réalistes, défendons-le tout de même... Il n'est pas normal de mettre au même niveau les communes et la région, qui

dispose d'une compétence que tous les textes relatifs à la décentralisation lui ont reconnue, depuis les lois Defferre jusqu'aux lois Raffarin : loi du 29 juillet 1982, loi du 7 janvier 1983, loi du 4 février 1995, loi du 13 août 2004 : vous avez le choix. Qui plus est, c'est la région qui est responsable devant les Franciliens de la qualité des infrastructures et des services de transport. Plus d'un l'a rappelé, en brandissant son *Navigo*.

Acceptez donc que le schéma d'ensemble du réseau obtienne l'avis conforme de la région, il y va de la qualité du partenariat entre la région et la société du Grand Paris, et par conséquent des partenariats locaux entre la SGP et les communes.

Vous répétez à l'envi, monsieur le ministre, que vous n'empiétez pas sur les pouvoirs de la région : voilà une occasion de le prouver.

**M. le président.** – Amendement n°254, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 1

Après les mots :

des collectivités territoriales et de leurs groupements,

insérer les mots :

de la région d'Ile-de-France, du conseil économique et social régional d'Ile-de-France,

**Mme Dominique Voynet.** – Dire que la région n'est guère associée au processus d'élaboration du projet est un euphémisme. Le conseil régional a pourtant assumé un rôle pilote dans le Sdrif, qui reste hélas en souffrance. Rien n'est fait pour nous rassurer dans la façon dont, on le comprend depuis le début de ce débat, vous entendez associer les collectivités à ce projet pharaonique, qui doit nous engager pour des décennies. Nous réintroduisons, par cet amendement, le conseil régional, qui semble oublié dans votre formulation, ainsi que le conseil économique et social régional, dont la réflexion a toujours su éclairer les politiques régionales.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Je rappelle que le texte de la commission prévoit que le schéma de l'ensemble du réseau est établi après avis des collectivités et de leurs groupements, ce qui inclut le conseil régional et les huit conseils généraux. La société du Grand Paris sollicitera l'avis des autres collectivités concernées par le réseau.

**M. Mahéas et Mme Bricq.** – Nous vous le rappellerons !

**M. Jean-Pierre Fourcade.** – La commission sera donc défavorable à tous les amendements qui demandent un avis conforme : le n°16, le n°120, le n°83, le n°17, le n°121. Défavorable au n°178 de M. Dallier : la rédaction de la commission nous semble préférable. Quant au n°254 de Mme Voynet, nous serions prêts à l'accepter, et à ajouter le conseil économique et social régional, pour peu qu'elle

acceptât de retirer la mention superfétatoire de la région. Sinon, défavorable.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – La commission a introduit le syndicat mixte Paris Métropole, et nous nous sommes félicités de cette initiative. Cette première reconnaissance législative mérite d'être saluée. Le Gouvernement, comme le rapporteur, est défavorable aux amendements n°16, 120, 83, 17 et 121. Il est également défavorable au n°178 : le statut du syndicat Paris Métropole ne lui permet pas de regrouper toutes les communes d'Ile-de-France. Même avis que le rapporteur, enfin, sur le n°254 : si la mention de la région disparaît, rien ne s'oppose à introduction du conseil économique et social régional. Sinon, défavorable.

**M. le président.** – Je suis saisi d'une demande de scrutin public par le groupe UMP... (*Exclamations ironiques à gauche*)

*L'amendement n°16 est mis aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	340
Nombre de suffrages exprimés.....	339
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	170

Pour l'adoption .....	153
Contre .....	186

*Le Sénat n'a pas adopté.*

**Mme Dominique Voynet.** – Les scrutins publics, ce n'est pas glorieux !

**Mme Éliane Assassi.** – Chaque groupe n'est-il pas censé assurer une permanence ?

**M. le président.** – Je suis saisi d'une demande de scrutin public par le groupe UMP sur l'amendement n°120... (*Ironie à gauche*)

**Mme Éliane Assassi.** – Où est M. Longuet ?

**M. David Assouline.** – La majorité fait de l'obstruction parlementaire sur son propre texte !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – La réalisation du schéma est effectivement impraticable, mais elle l'est à dessein car l'État a décidé de l'élaborer seul. De fait, comment élaborer un schéma avec 1 300 communes ? (« Ah ! » à droite) Mais là n'est pas l'essentiel. La procédure retenue n'est pas démocratique : le président de la société du Grand Paris enverra un courrier aux 1 300 communes, puis élaborera son schéma sans tenir compte de leur avis. Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi rester dans la continuité de l'article 2 quand vous avez le choix entre de nombreuses propositions concrètes ? L'amendement de M. Dallier constitue une grande avancée par rapport au texte actuel. Puisque seule la mention « et pour avis conforme à la région d'Ile-de-France » motive le rejet de mon amendement n°120, je la supprime pour conserver l'essentiel : une véritable association de la

société du Grand Paris et du Stif. Acceptez cet amendement ou expliquez-moi, au moins, pourquoi vous le refusez !

**M. le président.** – Je suis saisi d'une demande de scrutin public... (*Brouhaha à gauche*)

**Plusieurs voix sur les bancs à gauche.** – Et l'avis du rapporteur et du secrétaire d'État sur l'amendement n°120 rectifié ?

**M. le président.** – ...à la demande du groupe UMP...

**M. David Assouline.** – Rappel au Règlement !

**M. Dominique Braye.** – Monsieur Assouline, nous ne sommes pas dans une manifestation d'étudiants !

**M. le président.** – ...sur l'amendement n°120.

*L'amendement est mis aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants .....	340
Nombre de suffrages exprimés .....	339
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	170
Pour l'adoption.....	153
Contre .....	186

*Le Sénat n'a pas adopté.*

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Je remercie M. Caffet de son effort, mais je ne comprends pas la notion d'association entre autorités. La commission a ajouté la consultation de Paris Métropole, qui ne représente encore que quelques communes de l'Île-de-France. (*Exclamations à gauche*)

**Mme Nicole Bricq.** – Cent communes !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Oui, sur plus de 1 200 ! La commission s'en tient à son texte.

**M. David Assouline.** – C'est très argumenté !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Je regrette que nous en arrivions là, car après avoir retiré l'avis conforme, dont je peux comprendre qu'il vous gêne, vous repoussez notre proposition d'association, qui est parfaitement fondée juridiquement, comme l'a indiqué le Conseil d'État, pour qualifier les relations entre l'État et la Région dans l'élaboration du schéma directeur. Je vous l'avais dit en commission, mais vous en restez à une logique politique, qui vous fait refuser que la SGP et le Stif travaillent ensemble pour élaborer le nouveau réseau de transport du Grand Paris.

**M. Philippe Dallier.** – Je pense que mon amendement peut recueillir le consensus : vous refusez l'avis conforme et vous voulez aller vite, au rythme du lièvre, mais la rédaction actuelle obligera à consulter les 1 300 communes franciliennes, cela annonce plutôt un rythme de tortue ! Le Président de la République a redit que le syndicat Paris Métropole préfigurait la gouvernance métropolitaine, je vous

propose d'inclure ce syndicat, où six départements sont représentés puisqu'ils en sont membres. Nous irions plus vite avec mon amendement, qui évitera tout blocage ! Je le maintiens. (*Applaudissements à gauche*)

**M. David Assouline.** – Jusqu'au bout ?

**Mme Nicole Bricq.** – M. Dallier a au moins deux qualités : il est pugnace...

**M. Gérard Longuet.** – C'est nécessaire dans son département !

**Mme Nicole Bricq.** – ...puisqu'il se bat depuis des années pour une gouvernance métropolitaine en Ile-de-France, et il recherche le compromis -je ne parlerai pas de consensus- il a su trouver une voie, que, nous l'espérons, vous emprunterez. Vous avez répété, monsieur le secrétaire d'État, que vous aviez la main tendue : cet amendement est l'occasion de voir si elle est ouverte ou pas !

Le syndicat Paris Métropole est un outil pertinent, tout comme le Stif et le conseil régional sont des interlocuteurs incontournables pour le transport en Ile-de-France. Nous voterons l'amendement de M. Dallier.

**Mme Éliane Assassi.** – Je n'apprécie guère la remarque déplacée de M. Longuet sur la Seine-Saint-Denis !

M. Dallier souhaite que Paris Métropole soit un interlocuteur, mais ce syndicat ne saurait se substituer aux collectivités locales ni aux intercommunalités ! De même que nous avons voté contre la réforme des collectivités locales, qui assèche les compétences des communes au nom de l'intercommunalité, nous refusons de voir les communes diluées dans un syndicat intercommunal. Paris Métropole est un outil de prospective, où le dialogue a été d'autant plus encouragé que ce syndicat n'est pas décisionnaire. Ne forçons pas son destin !

**M. David Assouline.** – Nous sommes sur le point de vérifier ce qu'il en est des bonnes intentions coopératives de M. le secrétaire d'État ! Il nous a d'abord dit que seul l'avis conforme de la région lui posait un problème, puis après que nous ayons retiré cet avis conforme, croyant en sa bonne foi, il s'est opposé à notre amendement rectifié sans autre explication. Maintenant M. Dallier propose un autre compromis, où notre proposition d'association n'apparaît pas, où il ne s'agit plus que d'un avis de la région, rien ne s'oppose plus à l'accord du Gouvernement !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Si !

**M. David Assouline.** – Alors il vous faudra trouver de nouveaux arguments. Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous partisan d'un partenariat ou d'un passage en force ?

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Je salue la présence du président de la région Ile-de-France dans les tribunes !

*(Applaudissements sur les bancs socialistes, exclamations à droite)*

**M. Dominique Braye.** – Vous avez repris une certaine vigueur ! *(Vives exclamations à gauche)*

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Respectez les institutions, monsieur Braye !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Il y a une heure que nous discutons du premier alinéa de l'article 3. Nos propositions ont été successivement rejetées : l'avis conforme, puis l'association, terme juridiquement valable qui s'applique à la réunion de deux collectivités conduisant un projet commun. Et vous refuseriez aussi l'amendement de M. Dallier, qui prévoit seulement de demander l'avis de Paris Métropole, du conseil régional, du Stif et de l'atelier international du Grand Paris ? Le Président de la République a pourtant reconnu que Paris Métropole était l'embryon de la future gouvernance de l'Île-de-France ! Si vous considérez que seule la SGP a droit à la parole, dites-le !

**M. Hugues Portelli.** – Je vais dire tout haut ce que beaucoup de mes collègues pensent tout bas. Je voterai l'amendement de M. Dallier. Les années Delouvrier sont révolues : aujourd'hui la République est décentralisée ! *(Applaudissements à gauche)* L'État et la région partagent la compétence de l'organisation des transports. Je soutiens le projet de Grand Paris sans hésitation. Mais respectons les prérogatives de chacun ! Sinon le texte que nous voterons ne sera pas appliqué, car il donnera lieu à une guérilla juridique devant les tribunaux administratifs, voire le Conseil constitutionnel pour avoir mis en cause le principe de libre administration des collectivités territoriales. *(Même mouvement)* Je préférerais un dialogue franc et constructif entre les autorités compétentes, pour aboutir à un compromis intelligent !

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Bravo !

**M. Guy Fischer.** – C'est clair !

**Mme Dominique Voynet.** – De nombreux textes depuis trente ans ont renforcé les compétences de la région dans le domaine des transports. Monsieur le ministre, vous prétendez vouloir un dialogue constructif, tout en refusant de vous engager explicitement dans la loi. Vous aviez pourtant promis lors de votre audition devant la commission de chercher à articuler le Grand Paris avec les projets de la région. Puisque vous n'avez pas voulu entamer le dialogue avec les élus régionaux, ils sont venus à vous ce soir ! *(L'oratrice désigne les tribunes ; exclamations à droite)* La majorité sénatoriale étant en nombre insuffisant ce soir, nous sommes contraints de procéder par scrutin public sur chaque amendement. Pourquoi ne pas suspendre la séance pour vous permettre de reprendre langue avec M. Huchon et son équipe ? *(Exclamations renouvelées à droite)* Cela vous éviterait de lancer un projet qui n'est ni financé, ni

apte à répondre aux besoins de nos concitoyens ! *(Applaudissements à gauche)*

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – J'ai dit en commission pourquoi je suis hostile à l'amendement de M. Dallier. J'ai été maire de deux communes d'Île-de-France pendant vingt-et-un et douze ans. Je ne puis accepter que les élus des villes où passeront les lignes de métro ne soient pas appelés à donner leur avis ! La rédaction de la commission, contrairement à celle de M. Dallier, prévoit de consulter l'ensemble des collectivités concernées.

**M. Philippe Dominati.** – Ce débat est technique, mais il a une dimension politique. M. Portelli a très bien dit pourquoi il fallait soutenir l'amendement de M. Dallier. J'attends des éclaircissements du Gouvernement.

**M. Jacques Gautier.** – Revenons au texte de la commission. Il dispose que « le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (...) est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, du syndicat mixte Paris Métropole, du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris ». Quoi de plus clair ? Paris Métropole sera consultée, conformément au souhait de M. Dallier, mais également les communes de la première et de la deuxième couronne qui s'estiment mal représentées par le syndicat mixte. *(Applaudissements sur plusieurs bancs à droite ainsi qu'au banc des commissions)*

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Depuis une heure, je constate une certaine confusion, alors que nos débats de l'après-midi ont été fructueux. Le premier alinéa de l'article résulte d'une proposition de la commission acceptée par le Gouvernement. Sauf à dire que la région n'est pas une collectivité locale...

**Mme Nicole Bricq.** – Pourquoi ne pas la mentionner explicitement ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – ...on ne peut nier qu'elle doive être consultée. Nous avons également souhaité associer Paris Métropole, bien qu'il s'agisse encore d'un syndicat d'études, encore peu représentatif pour l'instant. Le Stif apportera l'éclairage technique de la région, et l'atelier international du Grand Paris réunira l'État, Paris, les départements et la région. Ainsi seront assurées la représentativité démocratique et la technicité nécessaire. Il est inimaginable de priver de tout droit de regard les départements et les communes !

**M. Dominique Braye.** – L'amendement de M. Dallier est réducteur, comme l'a très bien montré M. le rapporteur. C'est mon idée de la démocratie : on ne peut se priver de l'avis des collectivités concernées !

**M. Philippe Dallier.** – Il n'en est pas question !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Toutes les collectivités n'appartiennent pas à Paris Métropole.

Peut-être serait-il possible de trouver un compromis, et d'ajouter à l'amendement de M. Dallier les mots « et des collectivités territoriales concernées » ?

**M. Jacques Mahéas.** – Le groupe socialiste a fait un pas dans votre sens, monsieur le ministre, en approuvant l'amendement de M. Dallier. Mais vous le refusez aussi.

Vous ne voulez pas travailler avec la région...

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** – Nous ne faisons pas de la politique, nous faisons une loi ! (*Exclamations à gauche*)

**M. Jacques Mahéas.** – Que devrait faire le conseil régional, sinon de la politique ! Vous nous obligez à maintenir l'amendement n°121. Nous défendons l'avis conforme de la région : vous refusez de faire le moindre pas vers nous, nous n'en ferons pas vers vous. Nous nous référerons à toutes les lois de 1982, 1983, 1995 et 2004, et nous verrons qui, sur le plan constitutionnel, a raison...

**M. Yves Pozzo di Borgo.** – Même si la physiologie actuelle de la majorité nous a séparés, nous nous rejoignons souvent dans de tels débats. Mais j'avoue ne pas comprendre l'argumentation de MM. Dallier et Portelli. Les centristes au sein du Conseil de Paris défendent Paris Métropole. Nous en sommes encore au stade de la réflexion, ce qui n'a pas empêché d'inclure cette structure dans les procédures de consultation...

Le texte de la commission est clair, large, complet. Ne vous laissez pas impressionner par des visiteurs nocturnes... (*Exclamations indignées à gauche*)

**M. Gérard Longuet.** – Il est vrai que dans ce théâtre, nous jouons aujourd'hui *Les visiteurs du soir*.

**M. David Assouline.** – Vous parlez pour vous !

**M. Gérard Longuet.** – Le texte de la commission est pertinent. Je comprends le souci de M. Dallier, qui anticipe une autre gouvernance de la région, mais il ne s'agit que de consultation... Notre collègue propose une autre organisation de la gouvernance régionale, confiant à un syndicat d'études -indispensable, du reste, et l'on se demande pourquoi il n'existe pas déjà depuis longtemps!- la responsabilité de représenter toutes les collectivités, membres ou non.

Il n'y a aucun doute : c'est la rédaction de la commission qui donne aux collectivités concernées l'occasion de s'exprimer.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** – Rappel à l'ordre des troupes...

**M. Gérard Longuet.** – C'est un texte de liberté (*on rit à gauche.*) qui ne s'oppose à aucune gouvernance à venir ! Je vous demande de suivre la commission. (*Applaudissements sur de nombreux bancs UMP*)

**M. Philippe Dallier.** – Je vais vous simplifier la tâche. Mais je signale à M. Pozzo di Borgo que je n'ai

pas pour habitude de me laisser influencer : je trouve ses propos déplacés et désobligeants. Je défends mon point de vue, mais puisque nous ne parviendrons manifestement pas à un compromis, je ne m'entêterai pas. J'aurai fait mon possible, monsieur le ministre, pour vous éviter un mauvais pas. Vous verrez que dans les deux ans, toutes les collectivités freineront des quatre fers ! Tout sera bloqué ! Je retire le n°178, à regret. (*Applaudissements à gauche ; M. Jean-Jacques Jégou applaudit également*)

**Mme Catherine Tasca.** – Rappel au Règlement ! Il a y des paroles que l'on ne peut dire. Je trouve choquants certains termes employés par des membres de la majorité pour accueillir le président et les élus de la région présents dans la tribune.

**M. Dominique Braye.** – Pauvres chouchous !

**Mme Catherine Tasca.** – Ils ne représentent pas un *lobby* -tel que vous savez en recevoir parfois... Ce sont des élus et nous devrions être fiers de leur présence au sein de notre assemblée qui représente les collectivités. Il est normal et heureux que des élus de la région aient souhaité assister à notre débat de ce soir. (*Applaudissements à gauche*)

*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°83, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.*

*L'amendement n°17 n'est pas adopté.*

**M. Jacques Mahéas.** – Nous faisons un effort pour associer pleinement la région, sans que celle-ci puisse cependant délivrer un avis conforme. J'étais prêt à retirer l'amendement si le Gouvernement acceptait de travailler avec la région. Après une discussion difficile, vous avez choisi de maintenir une rédaction qui noie la région parmi les autres collectivités alors qu'elle est le partenaire privilégié en matière de transports. Je maintiens donc l'amendement. Et j'ajoute que l'administration de l'Ile-de-France et les transports en commun régionaux, c'est de la politique !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Nous ne pouvons accepter un avis conforme, de quelque collectivité que ce soit. La majorité de la commission est contre l'amendement.

*L'amendement n°121 n'est pas adopté.*

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – La commission est favorable au n°254 si Mme Voynet accepte de retirer la mention de la région.

**Mme Dominique Voynet.** – Soyons sérieux : vous êtes favorable si l'amendement est vidé de son sens ! J'étais tout sauf provocatrice, j'ai accepté de prendre en compte vos doutes sur la représentativité de Paris Métropole, j'ai exclu l'avis conforme de la région. Et maintenant, il faudrait s'abstenir de citer la région, la seule collectivité sans laquelle vous ne pouvez mener de politique de transport ! Cela devient suspect.

Il y a des choses qui vont franchement mieux en le disant.

La région est naturellement un partenaire incontournable. C'est l'obstination du ministre qui fait problème !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Si vous aviez lu l'article jusqu'au bout, vous en auriez vu qu'à l'alinéa 7 la région est mentionnée

C'est pour cette raison qu'il n'est pas utile de lui faire un sort à part en début d'article.

**M. Jean-Pierre Caffet.** – Cet alinéa n'a rien à voir !

*L'amendement n°254 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°20, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 4, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

après avis conforme du Syndicat des Transports d'Ile de France

**Mme Éliane Assassi.** – Si le schéma d'ensemble du réseau est bien établi après avis des instances concernées, la préparation du dossier pour le débat public incombe à la seule société du Grand Paris. Notre commission propose une procédure de consultation quelque peu simplifiée par rapport aux règles relatives au débat public. Mais à trop vouloir simplifier, on prend le risque de brûler les étapes dans le processus de concertation. C'est ce qui arrive au stade de la préparation du dossier destiné au débat public.

Celui-ci est constitué par la société du Grand Paris qui ne prend l'avis de personne. Or au vu des sujets à débattre, il faudrait, dès ce stade, recueillir l'avis de l'autorité qui restera organisatrice des transports dans la région alors qu'elle aura perdu la maîtrise d'ouvrage de cette double boucle de métro automatique.

L'avis demandé au Stif devrait même être motivé et contraignant pour élaborer ce dossier, sinon il est fort à craindre que toutes les données ne soient pas objectivement présentées lors du débat public.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** – Vous nous demandez d'ajouter ici ce que nous avons refusé à l'article premier ! Nous ne sommes pas des girouettes.

**Mme Éliane Assassi.** – Nous non plus.

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

*L'amendement n°20 n'est pas adopté.*

*Prochaine séance demain, jeudi 8 avril 2010, à 9 h 30.*

*La séance est levée à 23 h 50.*

*Le Directeur du service du compte rendu analytique :*

**René-André Fabre**

**ORDRE DU JOUR**

**du jeudi 8 avril 2010**

**Séance publique**

**A 9 HEURES 30**

**1.** Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris (n° 123, 2009-2010).

Rapport de M. Jean-Pierre Fourcade, fait au nom de la commission spéciale (n° 366, 2009-2010).

Texte de la commission (n° 367, 2009-2010).

**A 15 HEURES ET LE SOIR**

**2.** Questions d'actualité au Gouvernement.

**3.** Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée (n° 302, 2009-2010).

Rapport de M. Jean-Jacques Hyst, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (n° 362, 2009-2010).

Texte de la commission (n° 363, 2009-2010).

Avis de M. Michel Houel, fait au nom de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (n° 358, 2009-2010).

**4.** Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris.