

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
du développement durable et de
l'aménagement du territoire**

– Examen du projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961)
(*M. Yves Albarelo, rapporteur*)..... 2

Mardi

10 novembre 2009

Séance de 10 heures

Compte rendu n° 16

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

**Présidence de
M. Christian Jacob**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, **sur le rapport de M. Yves Albarello, le projet de loi relatif au Grand Paris** (n° 1961).

M. le président Christian Jacob. Je souhaite la bienvenue à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Conformément aux nouvelles règles, il pourra éclairer notre débat si nécessaire en répondant à des questions précises.

Je vous indique que ce texte sera discuté en séance publique les 24, 25 et 26 novembre prochains.

Sur les 361 amendements déposés, deux, les amendements CD 219 et 292, ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40.

M. Jean-Paul Chanteguet. Alors que nous aurions dû normalement pouvoir déposer des amendements jusqu'à 17 heures vendredi dernier, pourquoi avez-vous, monsieur le président, avancé cette limite à 13 heures ?

M. le président Christian Jacob. Il s'agissait de permettre au rapporteur et au secrétariat de la Commission de se livrer à un examen plus attentif des amendements. Vous en aviez été prévenus dès le 27 octobre, ce qui laissait largement à tous le temps de s'organiser.

Avant l'article 1^{er}

La Commission examine l'amendement CD 185 de M. Yanick Paternotte, portant article additionnel avant l'article 1^{er}.

M. Yanick Paternotte. Cet amendement vise à préciser dès le titre que le projet de Grand Paris n'est pas en opposition avec le reste du territoire ; il a au contraire vocation à favoriser la croissance de tout le pays, grâce notamment aux interfaces du réseau TGV.

M. Yves Albarello, rapporteur. C'est un bon amendement, mais nous souhaitons pour l'instant conserver le titre de Grand Paris. C'est pourquoi je vous demande de retirer cet amendement.

Cet amendement est retiré.

Article 1^{er} : Le Grand Paris : un projet d'intérêt national

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement de suppression CD 80 de M. Pierre Gosnat.

Elle est saisie ensuite de l'amendement CD 245 de Mme Annick Lepetit et de l'amendement CD 349 du rapporteur, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. Daniel Goldberg. Puisque, selon le rapporteur lui-même, l'article 1^{er} doit indiquer la position générale du projet de loi, il nous paraît important de préciser à ce moment du texte l'ambition que nous avons pour l'Île-de-France. Cette ambition est celle d'un développement durable et solidaire, le refus de l'étalement urbain et une plus grande mixité sociale, qu'il s'agit de lier ensuite à un projet global de transport public de voyageurs.

M. le rapporteur. Ayant procédé aux auditions les plus larges possible, j'ai pu tenir compte des remarques qui m'ont été faites, notamment en ce qui concerne le maillage, l'interconnexion, l'étanchéité des financements, le rôle du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, ou la protection des espaces agricoles, comme vous le verrez au fil des amendements.

C'est dans ce contexte que je vous propose une réécriture de l'article 1^{er} qui répond à vos préoccupations, notamment en matière de logement.

M. Christophe Caresche. Votre amendement est un oxymore, monsieur le rapporteur, car il y a contradiction entre la volonté de relier les pôles urbains et celle d'assurer la solidarité et le maillage du territoire. La difficulté est de traduire dans le texte cette réorientation bienvenue, étant donné qu'on ne peut pas axer l'aménagement de l'Île-de-France autour d'un réseau de transport reliant quelques pôles de compétitivité.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il ne s'agit pas en réalité d'un texte sur le Grand Paris, mais sur un réseau de transport destiné à servir la stratégie du Grand Paris. On ne peut même pas parler de stratégie, car on ne crée pas une métropole à partir d'un réseau de transport. C'est toute la difficulté de ce texte. Le projet de Grand Paris devrait régler l'espace métropolitain autour d'enjeux tels que le transport, le logement, le développement économique, la lutte contre la ségrégation urbaine et pour la mixité sociale, etc. De ce point de vue, monsieur le secrétaire d'État, il est dommage que vous n'ayez pas conservé l'article 1^{er} originel, qui définissait bien l'enjeu métropolitain.

C'est pourquoi notre amendement, qui part d'une ambition pour la métropole francilienne avant d'envisager le grand réseau nécessaire à cet objectif, est plus cohérent que le vôtre, monsieur le rapporteur.

M. Yanick Paternotte. C'est l'éternel débat, bien français, sur « la poule et l'œuf ». En France, nous sommes toujours en retard en matière d'infrastructures. D'autres pays créent sans problème une métropole à partir de réseaux irriguant le territoire. La seule difficulté est qu'on ne voit là qu'un étage de la fusée et que nous manquons d'un éclairage sur l'ensemble du projet. Je me félicite néanmoins que notre pays inverse ainsi la tendance.

M. Pierre Gosnat. J'approuve l'amendement du groupe socialiste. On ne peut pas réduire l'aménagement de Paris à une question de transports, même s'il convient de régler ces problèmes. Ce qu'il nous faut, c'est une vision pour l'Île-de-France qui englobe les enjeux du logement, des transports, des équipements publics, etc. Or ce texte n'aborde même pas les questions de financement du nouveau réseau de transport.

M. Daniel Goldberg. Vous ne nous avez pas dit, monsieur le rapporteur, en quoi notre amendement était contraire à l'ambition affichée par le Gouvernement. Quant au vôtre, il n'y a pas d'exemple où on ait défini un réseau de transport avant de définir la ville.

M. Yanick Paternotte. Si : Haussmann pour le Paris actuel, au temps de Napoléon III.

La Commission rejette l'amendement CD 245 et adopte l'amendement CD 349.

L'article 1^{er} est ainsi rédigé, et les amendements CD 247, 248, 249, 347, 250, 251, 30, 29, 28, 186, 246 et 252 tombent.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. En faisant tomber ainsi l'ensemble de nos amendements à l'article 1^{er}, l'amendement du rapporteur nous prive d'un débat fondamental. En effet, ces amendements avaient pour objet de faire coïncider la stratégie du Gouvernement pour le grand réseau avec les plans de mobilisation pour les transports adoptés par la région et les départements, qui sont, eux, financés. Notre but était que ce grand réseau s'articule avec l'existant. La technique de la réécriture de l'article vous épargne d'être interrogé sur la cohérence de ces deux réseaux.

M. le président Christian Jacob. Nous y reviendrons à l'occasion de l'article 2.

M. Daniel Goldberg. Pourquoi l'adoption de l'amendement du Gouvernement ferait-elle tomber le CD 246 qui complète l'article ?

M. le président François Jacob. C'est une jurisprudence constante, dès lors que l'article fait l'objet d'une nouvelle rédaction.

M. François Pupponi. C'est absurde.

M. Daniel Goldberg. Je ne suis pas convaincu par vos explications, monsieur le président. La réécriture de l'article par le rapporteur nous prive d'un débat fondamental pour l'avenir. Alors que la réforme constitutionnelle devait nous permettre un examen approfondi des textes, nous n'aurons consacré que cinq minutes à l'examen du premier article.

TITRE I^{er}

Élaboration et outils de mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris

Avant l'article 2

La Commission examine l'amendement CD 253 de Mme Annick Lepetit, portant article additionnel avant l'article 2.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement modifie l'intitulé du titre I^{er}, afin de viser le transport public en Île-de-France.

M. le rapporteur. Défavorable : votre demande est satisfaite puisque tous les articles suivants traitent du réseau de transport public.

M. Pierre Gosnat. Si vous tenez absolument à ce concept de Grand Paris, il faut nous en dessiner les contours exacts. On sait ce qu'est l'Île-de-France ; on sait ce qu'est Paris ou la métropole francilienne : de quoi parle-t-on quand on parle du Grand Paris ?

M. Daniel Goldberg. Je ne comprends pas, monsieur le rapporteur, que vous refusiez notre amendement alors que vous évoquez la nécessité d'articuler le métro automatique de rocade à l'ensemble du réseau francilien. Nous devons travailler sur l'ensemble du réseau, qu'il s'agisse de desservir les pôles ou de répondre aux besoins urgents des Franciliens.

M. François Pupponi. L'article 2 ne parle que du métro automatique de grande capacité en rocade, alors qu'il nous faut une vision globale de l'ensemble des transports de la région parisienne. Tel est le sens de nos amendements.

M. Serge Grouard. Si le titre I^{er} évoquait l'Île-de-France, nous perdrons de vue l'importance des connexions entre Paris et la province.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale. Le premier alinéa de l'article 2 a pour objet de définir le réseau du Grand Paris : il ne s'agit pas de parler de n'importe quel réseau de transport public d'Île-de-France ou d'autres projets relevant du STIF. Voilà pourquoi le titre est ainsi rédigé.

La Commission rejette cet amendement.

Article 2 : Le réseau de transport public du Grand Paris

La Commission examine l'amendement CD 81 de M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Cet amendement vise à supprimer l'article 2. En quoi le concept d'un réseau dont la vocation serait de relier les principaux pôles urbains dits stratégiques répond-il aux besoins des Franciliens ? Il est même en contradiction avec les projets des collectivités locales, qui visent à créer un véritable réseau urbain en créant des gares à proximité des lieux de vie. C'est la seule solution au problème catastrophique des transports franciliens.

Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 256 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous proposons une nouvelle rédaction des alinéas 1 et 2, propre à résoudre la contradiction entre ces alinéas sur laquelle, monsieur le secrétaire d'État, nous avons appelé votre attention. Voilà pourquoi nous réunissons dans un même paragraphe l'ensemble du schéma de transports d'Île-de-France, c'est-à-dire à la fois le réseau existant et les projets des collectivités, d'une part, et votre projet de rocade, d'autre part. Nous reprenons ainsi une des propositions majeures du rapport de M. Carrez sur le financement.

M. le rapporteur. Il ne s'agit pas de moderniser le réseau existant ou d'élaborer le plan de mobilisation de la région – qui sera arrêté par le STIF – mais de créer un nouveau réseau de transport. Avis défavorable.

M. Daniel Goldberg. Nous sommes au cœur du débat : peut-on créer un réseau de transport *sui generis*, déconnecté, au sens propre comme au sens figuré, du réseau existant, dont chacun ici reconnaît qu'il doit être modernisé ? Cela nous apparaît irréaliste.

Si notre amendement est rejeté, il faudra nous apporter des explications : des interconnexions seront-elles assurées ? Le prix du ticket sera-t-il identique sur les deux réseaux ? Les investissements nécessaires pour rendre ceux-ci opérationnels seront-ils portés simultanément ?

M. Christophe Caresche. Vous avez conçu un système dans lequel coexisteront deux réseaux de transport : un réseau primaire, celui du Grand Paris ; un réseau secondaire, celui en fonctionnement aujourd'hui, dont on connaît l'état.

Notre inquiétude est double. Premièrement, en dissociant ces deux réseaux, vous ne vous mettez pas en position d'assurer leur cohérence. Deuxièmement, la construction du futur réseau primaire, qui s'inscrit dans une perspective lointaine, risque d'absorber la totalité de l'effort financier, laissant d'ici là les Franciliens aux prises avec un réseau en mauvais état.

C'est pourquoi nous insistons sur l'idée de modernisation. La question devra être clarifiée durant le débat.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il serait dramatique que l'Assemblée nationale adopte ce texte en première lecture sans ouvrir les débats que tous les élus franciliens attendent, sans répondre aux questions que toutes les personnes reçues par Christian Blanc lui ont posées, que de nombreuses collectivités de droite comme de gauche ont évoquées dans des délibérations et que le grand public a abordées à diverses occasions. Si nous passons ainsi à côté des enjeux, je ne suis pas certain que votre texte y résistera.

Le rapporteur général du budget, Gilles Carrez, entouré de parlementaires de droite et de gauche, a fait appel à l'intelligence collective pour examiner les conditions dans lesquelles il convient de réaliser le projet de mobilisation des transports et le retour tant attendu de l'État sur le territoire de l'Île-de-France. Il s'agit maintenant de rendre votre démarche compatible avec les attentes des élus.

Votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, est honnête, mais nous ne pouvons nous en satisfaire. Non, les deux réseaux n'obéissent pas à des logiques différentes : pour aller de Saclay à un autre point de la région parisienne, il faudra dans la majorité des cas emprunter le nouveau puis l'ancien. Les parlementaires doivent faire en sorte que votre projet soit compatible avec l'existant. Sinon, nous regarderons passer le train.

M. le président Christian Jacob. Nous en avons déjà débattu à l'occasion de l'audition du secrétaire d'État ; aujourd'hui, nous examinons les amendements.

M. le rapporteur. Nous apporterons une réponse à vos interrogations à travers des amendements qui arriveront plus tard dans la discussion. Je vous suggère donc que nous accélérions un peu.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Plus cette assemblée a de pouvoirs, plus elle va vite ! C'est extraordinaire ! Prenons le temps !

M. le président Christian Jacob. La commission est suffisamment éclairée.

La Commission rejette l'amendement CD 256.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 117 de M. le rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 339 de Mme Annick Lepetit.

M. François Pupponi. L'Île-de-France se caractérise par le voisinage entre des zones d'une grande richesse et des zones d'extrême relégation. Il serait paradoxal que ce grand projet ne bénéficie pas à ces dernières.

M. le rapporteur. Comment définissez-vous un « pôle urbain enclavé » ?

M. François Pupponi. Je vais vous expliquer : les habitants de ma circonscription, qui se situe à quinze kilomètres de Paris, mettent jusqu'à une heure pour se rendre au cœur de la capitale ou dans une ville située à sept kilomètres de leur domicile, pour y trouver du travail.

M. le rapporteur. Mais comment donner une définition juridique à ces territoires ?

M. François Pupponi. Cela vaut pour toutes les catégories de pôles. Vous parlez bien d'un pôle urbain ou de pôle scientifique ? Il s'agit de formuler des intentions. Si l'article 2 ne précisait pas que votre grand projet a aussi pour vocation de réparer les erreurs commises il y a cinquante ans, il y manquerait quelque chose.

M. le président Christian Jacob. L'enclavement peut revêtir plusieurs formes.

La Commission rejette cet amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD 348 de Mme Annick Lepetit.

M. François Pupponi. Pourquoi les sportifs sont-ils si mal-aimés en France ? À l'article 2, en plus des pôles culturels, il convient de mentionner les pôles sportifs, existants et à venir. La région parisienne, depuis plusieurs années, est candidate pour organiser les Jeux olympiques et elle peut ambitionner d'accueillir à nouveau de grandes compétitions de football. Il faudra être en mesure d'acheminer des millions de spectateurs vers les sites concernés.

M. le rapporteur. Avis favorable à cet excellent amendement.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie des deux amendements identiques CD 31 de M. le rapporteur et CD 46 de M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois.

M. le rapporteur. Défendu

M. le rapporteur pour avis. La Commission des lois, dans sa sagesse, a souhaité apporter plusieurs correctifs de cet ordre, indispensables pour que le projet de loi soit d'une constitutionnalité parfaite. Il serait malheureux que ce texte magnifique, qui rendra ses lettres de noblesse à la région capitale, soit attaqué sous le prétexte d'une précision insuffisante.

La Commission adopte ces amendements.

Puis elle examine l'amendement CD 142 de M. Gérard Gaudron et le sous-amendement CD 21 de M. le rapporteur.

M. Gérard Gaudron. Mon amendement vise à souligner la place importante qu'occupera le réseau RER dans les déplacements au sein du Grand Paris, notamment en direction des aéroports internationaux.

M. le rapporteur. Je suis assez favorable à cet amendement, sous réserve de ne mentionner que les aéroports, non le RER (*exclamations.*)

M. Gérard Gaudron. Avec cette rédaction, le RER perdrait l'importance que je souhaitais précisément lui donner.

M. Daniel Goldberg. La solidarité entre élus de Seine-Saint-Denis m'incline à soutenir l'amendement de mon collègue Gérard Gaudron. Nous partageons les mêmes préoccupations : les transports publics en Ile-de-France doivent procéder d'une vision d'ensemble ; il importe d'assurer l'interconnexion entre le réseau actuel, qui rend service quotidiennement aux Franciliens pour leurs déplacements domicile-travail, notamment avec le RER, et le futur réseau automatique, qui aura l'ambition d'assurer les liaisons travail-travail.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Le maillage ne peut être assuré que par l'instrument de connexion que constitue le RER.

M. le rapporteur. Il ne faudrait pas non plus oublier les lignes à grande vitesse. Mais le problème des interconnexions sera traité plus loin dans le texte, à travers d'autres amendements. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Gérard Gaudron. Je préfère attendre de voir les vôtres.

M. le président Christian Jacob. Nous pourrions employer le temps qui nous séparera de l'examen en séance publique pour trouver une rédaction convenant à tout le monde.

M. Gérard Gaudron. D'accord. Je retire mon amendement, sous réserve...

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il est repris !

M. Serge Grouard. L'article 2 me semble tout de même avoir une cohérence. Dans la mesure où il fait référence à « l'objectif de développement d'intérêt national », il convient d'intégrer les lignes à grande vitesse. Je ne suis pas certain, en revanche, que le RER ou le réseau bus participent de l'intérêt national.

La Commission rejette successivement le sous-amendement CD 21 et l'amendement CD 142.

Puis elle en vient à l'amendement CD 259 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. La question de l'interconnexion au réseau existant est essentielle. Pourtant, le texte n'y fait pas référence une seule fois.

M. le rapporteur. Cet amendement est excellent, mais son esprit est identique à celui de l'amendement CD 25, beaucoup plus précis, cosigné par le président et moi-même, que nous allons examiner plus loin.

M. le président Christian Jacob. Pouvons-nous faire cause commune, madame Lepetit ?

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie des amendements CD 147 rectifié et CD 23 de M. Christian Jacob, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

M. le rapporteur. Cet amendement précise que le nouveau réseau bénéficiera d'un financement indépendant par rapport à celui destiné aux mesures d'amélioration du réseau existant.

M. le président Christian Jacob. Je souhaite que la mise en œuvre du nouveau réseau soit coordonnée avec la modernisation du réseau existant.

M. Christophe Caresche. Vous reconnaissez la nécessité d'assurer l'interconnexion entre les deux réseaux, ce qui suppose que le STIF soit impliqué dans la définition du réseau primaire, mais vous ne traitez pas le problème du financement. M. Gilles Carrez, dans son rapport, avait pourtant proposé des solutions intéressantes. Mais nous avons compris que le financement du réseau de M. Blanc reposera essentiellement sur l'emprunt, avec une dotation elle-même assise sur de l'emprunt. Au final, qui paiera la note, sachant que le réseau, une fois construit, pourrait être dévolu au STIF ? L'État assumera-t-il bien la totalité du remboursement des emprunts contactés ?

M. Pierre Gosnat. Ces deux amendements sont en contradiction : d'un côté vous instaurez un financement indépendant, de l'autre vous prévoyez une coordination des travaux, alors que les chantiers nécessaires pour les connexions entraîneront un chevauchement des financements. Nous sommes loin des conclusions du rapport Carrez, qui préconisait une programmation de tous les financements, concernant la construction du nouveau réseau comme l'amélioration du réseau actuel. Celui-ci risque de pâtir du système que vous proposez.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'amendement CD 23 « tourne autour du totem ». Il aurait été plus simple d'écrire : « La mise en œuvre de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les autres réseaux de transport public en Île-de-France. » La rédaction de l'amendement donnera de la marge pour des interprétations restrictives.

Avez-vous reçu des assurances du Gouvernement ? Le tour de table du plan de mobilisation pour les transports est bouclé, sauf en ce qui concerne le Gouvernement, qui n'a pas encore annoncé combien il va y investir. L'idée de « financement indépendant » pour le nouveau réseau signifie-t-elle que les collectivités locales, en particulier la région, seront encore sollicitées ? À moins que l'État prenne tout le financement en charge, ou que celui-ci soit assuré par un grand emprunt ? C'est le moment de répondre à ces questions.

En outre, la question du « financement indépendant » pourrait se poser pour le reste du territoire national. Cela serait-il acceptable ?

M. Jean-Paul Chanteguet. L'amendement CD 147 est en effet difficile à interpréter. Signifie-t-il que le financement des autres réseaux de transport sera essentiellement porté par les collectivités territoriales, tandis que l'État financerait seul le nouveau réseau ?

M. le président Christian Jacob. Ce que nous précisons dans cet amendement, c'est qu'en aucun cas on ne pourra « puiser dans la même poche » : le financement du nouveau réseau ne remettra absolument pas en cause les projets concernant le réseau existant.

Pour ce qui est du deuxième amendement, la préoccupation de M. Le Bouillonnet trouve sa réponse dans l'amendement CD 25, qui viendra en discussion immédiatement après, et qui prévoit l'interconnexion aux autres réseaux. L'amendement CD 23 tend à se positionner

pour le futur : pour tout nouvel équipement, il faudra aussi se préoccuper des autres projets d'investissement et de la coordination d'ensemble.

M. Daniel Goldberg. Je ne suis pas sûr que ce soit la seule interprétation possible. On peut aussi comprendre que l'on ne pourra prendre dans la poche de l'État que pour financer l'un ou l'autre réseau. La question se posera par exemple dans le cadre des contrats de projets État-région (CPER), d'autant que vous venez de refuser que l'on rassemble les deux réseaux dans une même vision. Dans son prérapport, le rapporteur se demandait d'ailleurs comment faire en sorte que les moyens mobilisés au profit des nouvelles réalisations n'obèrent pas les possibilités de mise à niveau du réseau existant, souvent dégradé.

Dans l'amendement CD 23, quel sens précis donnez-vous au mot « coordonnée » ? Pour s'assurer, conformément aux recommandations du rapport Carrez, d'une véritable coordination, il aurait mieux valu retenir notre amendement au début de la discussion de l'article 2.

M. Serge Grouard. Les deux amendements visent à assurer un financement spécifique pour le nouveau réseau sans produire d'effet d'éviction à l'égard d'autres projets. Dans cette perspective, je propose de rectifier ainsi l'amendement CD 147, après le mot « mesures », ajouter les mots : « de création, » ; à la fin de la phrase, supprimer : « En Île-de-France ».

M. Daniel Goldberg. Cela ne lève pas la préoccupation concernant les CPER.

M. Pierre Gosnat. Le « financement indépendant » peut avoir pour conséquence de siphonner tout le reste. Autant l'article 9 ouvre certaines pistes pour financer le nouveau réseau, autant cette rédaction ne fournit aucune garantie quant à la pérennité des autres financements.

M. le président Christian Jacob. Je propose à M. Grouard de présenter sa rectification sous forme d'amendement en séance publique.

M. le secrétaire d'État. Nous sommes favorables au principe d'un financement indépendant. La réalisation du nouveau métro automatique à grande capacité doit se faire en préservant le financement des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux en Île-de-France. Ceci est clair et figurera au compte rendu de cette séance.

Les modalités de ce financement ne sont pas l'objet de cette loi mais je souhaite éclairer la commission sur ce point. L'investissement est évalué à 21 milliards d'euros. Il comprend les gares, sachant toutefois que la question se posera différemment lorsqu'il s'agira de gares d'interconnexion. Le mécanisme acté par le Gouvernement est celui qui fut utilisé pour la construction du métropolitain de Paris : à la fois une dotation en capital et un emprunt souscrit sur une quarantaine d'années. L'objectif est de réaliser le réseau dans les treize ans qui viennent, et c'est bien pourquoi ce projet de loi vise à raccourcir les procédures.

Une fois le réseau achevé, la Société du Grand Paris – où l'État sera majoritaire – en transmettra l'exploitation à l'autorité organisatrice des transports, qui est aujourd'hui le STIF, mais en conservera la propriété jusqu'au terme du remboursement de l'emprunt.

Nous avons choisi comme stratégie d'utiliser tout ou partie de la valorisation foncière des territoires créés autour des gares pour contribuer à ce remboursement.

Il est également dans notre intention que les recettes actuelles du STIF, qui lui permettent de mener sa politique de création d'infrastructures, ne soient pas altérées ou ponctionnées par les dépenses nécessaires au remboursement de l'emprunt garanti par l'État. Les discussions sont en cours mais la position du Premier ministre est très claire sur ce point : nous devons flécher les ressources nouvelles sans hypothéquer les ressources normales du STIF.

Pour ce qui est des craintes formulées au sujet d'un éventuel désinvestissement de l'État dans les contrats de projets, je vous renvoie aux propos du Président de la République, qui a déclaré le 29 avril dernier que l'État respecterait ses engagements au titre du CPER. Il ne saurait y avoir la moindre ambiguïté.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements CD 147 et CD 23.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD 25 du président Christian Jacob et du rapporteur.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 254 de Mme Annick Lepetit, tendant à prévoir la remise au Parlement d'un rapport sur l'exécution des engagements financiers de l'État pour la réalisation du plan de mobilisation des transports en Île-de-France.

M. Daniel Goldberg. Le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France fait l'unanimité. La région et l'ensemble des conseils généraux l'ont adopté. Aujourd'hui se pose la question de son financement par l'État. Lorsqu'il est affirmé que l'État tiendra ses engagements au titre du CPER, c'est sans doute au CPER actuel que l'on se réfère. Or le plan de mobilisation dépasse ce cadre : il est nécessaire que l'État s'engage également pour les CPER à venir.

M. le rapporteur. Il n'y a pas aujourd'hui d'ambiguïté. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Puis elle examine l'amendement CD 255 de Mme Annick Lepetit, tendant à supprimer l'alinéa 2 de l'article 2 de l'article.

M. Daniel Goldberg. Par qui, comment et dans quel objectif le schéma d'ensemble des infrastructures est-il établi ? En outre, le texte vise-t-il uniquement la double boucle ou un ensemble plus large ?

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'amendement CD 41 va répondre à la question.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 41 du rapporteur et de l'amendement CD 47 du rapporteur pour avis.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'amendement du rapporteur, qui réécrit l'alinéa 2, précise que c'est la Société du Grand Paris qui établira le schéma d'ensemble, ce qui apporte une réponse aux questions que nous nous posions.

Cela dit, la Société du Grand Paris, c'est l'État. Quelle sera dès lors la marge de manœuvre quant aux objectifs fixés par l'amendement (niveau de service, tracé et position des

gares prévisionnels), sachant que le grand débat national n'atteindra peut-être pas ce niveau de détail ?

Pour nous, la clé, c'est la composition de la Société du Grand Paris. En particulier, comment les communes et territoires impactés par le dispositif seront-ils représentés ? Comment parvenir à une coproduction de ce schéma d'ensemble ?

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la Commission des lois. L'amendement CD 47 va dans le sens de celui du rapporteur, en ajoutant que la Société du Grand Paris établit le schéma d'ensemble « dans les conditions prévues à l'article 3 ».

M. le président Christian Jacob. Pourriez-vous retravailler ensemble cette précision et présenter un amendement commun en séance publique ?

L'amendement CD 47 est retiré.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. En l'état, le groupe SRC s'abstient.

La Commission adopte l'amendement CD 41.

En conséquence, les amendements CD 258 et CD 257 de Mme Annick Lepetit tombent.

La Commission est saisie de l'amendement CD 24 de M. Christian Jacob.

M. le président Christian Jacob. Le schéma doit tendre tout particulièrement à la bonne articulation avec les autres réseaux de transport public du Grand Paris. Il doit rendre compte de l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau, ce qui permettra de mesurer l'attractivité supplémentaire. Tel est le sens de cet amendement

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte cet amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 15 du même auteur.

M. le président Christian Jacob. L'amendement précise que le schéma « est établi en concertation avec le Syndicat des transports d'Île-de-France ». Réflexion faite, je préférerais la rédaction suivante : « Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France. » Cela permettrait de donner un cadre temporel à la procédure.

M. Daniel Goldberg. Mieux vaudrait écrire : « Il est établi en concertation et après avis conforme du Syndicat des transports d'Île-de-France ».

M. le rapporteur. Avis favorable à la rédaction de M. Jacob.

M. François Pupponi. Le sujet est d'importance : nous parlons d'une infrastructure exigeant au moins 20 milliards d'euros d'investissement et qui va durablement modifier le transport en Île-de-France. Comment peut-on en confier l'exploitation et l'entretien au STIF sans que celui-ci ait son mot à dire ? Vous rendez-vous compte de l'obligation que vous faites peser sur lui ? Parler de simple concertation n'était déjà pas satisfaisant. Si vous écrivez « consultation », cela signifie que l'on se contente de demander un avis, sans se soucier de la

réponse. Si le STIF n'est pas impliqué du début à la fin, si la Société du Grand Paris ne travaille pas en coordination avec lui, nous courrons à l'échec.

M. le président Christian Jacob. C'est bien pourquoi je propose cet amendement.

La Commission adopte l'amendement CD 15 rectifié.

Elle examine ensuite l'amendement CD 260 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Le schéma d'ensemble des infrastructures doit s'articuler avec les projets structurants qui relient les grands pôles de l'agglomération comme Arc express, le prolongement de la ligne 14 vers le nord ou celui d'Éole à l'ouest.

M. le rapporteur. Le schéma d'ensemble, qui sera soumis en son temps à la Commission nationale du débat public, concerne le Grand Paris. Le reste est de la compétence du STIF. Avis défavorable, donc.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 261 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Le schéma d'ensemble doit également préciser les conditions de mise en œuvre des conclusions du rapport de Gilles Carrez sur le financement du projet de transport Grand Paris. Cet amendement tient compte de nos discussions sur le financement du projet et sur son articulation avec le réseau existant et les projets en cours.

M. le rapporteur. Mme Lepetit semble porter un amour immodéré à notre ami Gilles Carrez, puisqu'elle rappelle dans chaque amendement le travail important qu'il a réalisé. Elle ne manquera donc pas de voter, le moment venu, l'excellent amendement que nous avons rédigé ensemble, lui et moi.

Cela étant, même si le rapport de M. Carrez est très intéressant, il s'agit d'un document de travail dénué de statut juridique. Il n'y a donc pas lieu d'y faire référence dans le projet de loi. En conséquence, avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 337 de Mme Annick Lepetit.

M. Daniel Goldberg. Le projet de métro automatique étant présenté comme d'intérêt national, la moindre des choses est que les élus et les populations des huit départements de la région Île-de-France soient associés à l'élaboration du schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris.

M. le rapporteur. Avis défavorable. C'est à l'issue du débat public que nous connaissons le périmètre et le tracé du projet. En outre, il s'agit bien d'un projet d'intérêt national, et non régional ou local.

M. François Pupponi. Tous les départements franciliens sont concernés par le passage de ce nouveau métro. On ne peut pas interpréter autrement le texte de l'article 1^{er}, d'autant que, si j'ai bien compris, tous les départements participeront à la Société du Grand

Paris et, éventuellement, à son financement. Il est inacceptable qu'un département soit mis à l'écart du projet, comme c'est le cas actuellement.

M. le président Christian Jacob. Je ne suis pas sûr que le département soit la meilleure unité géographique à prendre en compte. Mieux vaut raisonner en termes de bassin de vie, de pôles urbains, ou de maillage par interconnexion avec le réseau existant.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 42 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est la conséquence de la réécriture partielle de l'alinéa 2.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD 340 de Mme Annick Lepetit, CD 144 de M. Claude Bodin et CD 139 de M. Gérard Gaudron n'ont plus d'objet.

La Commission en vient à l'amendement CD 262 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous avons déposé une série d'amendements tendant à réintroduire le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) dans le projet de loi, ce qui rendrait inutiles les projets d'intérêt général (PIG).

M. Daniel Goldberg. Pour l'instant, le seul document d'aménagement et d'urbanisme valable pour l'Île-de-France est le schéma directeur de la région adopté par l'État en 1994. Or celui-ci n'avait été soutenu ni par la région et son président d'alors, Michel Giraud, ni par aucun département d'Île-de-France. En outre, il apparaît aujourd'hui quelque peu obsolète. La question qui se pose est donc celle de savoir si l'État considère le nouveau projet de SDRIF, dont la procédure d'adoption est proche de son terme, comme le document référent, adapté à la période en cours. Si ce schéma n'est pas adopté définitivement par l'État, les élus et la population de la région seraient privés de ce qui constitue pourtant, depuis des dizaines d'années, le document de droit commun en matière d'urbanisme. Nous sommes en effet dans une situation inhabituelle au regard de nos procédures démocratiques : le projet de révision du SDRIF est comme suspendu, puisque l'État ne l'a ni approuvé, ni rejeté. Je souhaite avoir une réponse du rapporteur et du secrétaire d'État sur ce sujet car, quel que soit le devenir du projet de loi, le schéma directeur va manquer aux Franciliens.

M. Christophe Caresche. D'un point de vue formel, il me semble qu'un simple décret suffit pour décider qu'un projet est d'utilité publique ou d'intérêt général. Dès lors, la disposition que nous souhaitons supprimer n'est pas de nature législative.

M. le rapporteur. Comme le SDAU de 2004 n'a pas été transmis au Conseil d'État, sur le plan juridique c'est le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1994 qui s'applique. Un document aussi ancien a besoin d'être adapté pour être d'actualité. Un accord avait été trouvé, juste avant les vacances, entre l'État et la région : malheureusement, pour des raisons politiques, le président Jean-Paul Huchon n'a pas souhaité transmettre le protocole d'accord devant le conseil régional. Malgré cela, nous espérons tous qu'un nouveau schéma directeur sera rapidement adopté.

Quant à l'amendement, j'y suis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Il est vrai que le document actuellement en vigueur date de 1994 et que sur beaucoup de points, il n'est plus pertinent. Le conseil régional a donc travaillé pendant quatre ans à réviser le SDRIF. La procédure prévoit que son projet soit transmis au Gouvernement, puis, si ce dernier émet un avis favorable, au Conseil d'État, avant de prendre une valeur normative.

Après son élection, le Président Sarkozy a fait savoir à deux reprises au président du conseil régional que le projet de révision du schéma directeur manquait d'ambition et ne correspondait pas à l'idée qu'il se faisait du rôle que l'Île-de-France doit jouer dans le monde d'aujourd'hui. Personne ne pouvait récuser une telle volonté, d'autant que, en vertu de la loi, le schéma directeur doit être réalisé « en association » avec l'État. Aux yeux du Président de la République, le fait que le préfet de région ait participé aux travaux n'était à cet égard pas suffisant. Il a donc décidé de créer un secrétariat d'État pour le développement de la région capitale – ce qui est, j'en conviens, inhabituel – et m'a demandé de reprendre la réflexion en cours et de faire des propositions. Par la suite, le président de la région a mis aux voix le projet de schéma directeur – ce qui était légitime, mais aussi en contradiction avec l'esprit de la loi – et, le 25 septembre 2008, le conseil régional a adopté le document.

L'État n'avait pas transmis le schéma directeur au Conseil d'État lorsque le 29 avril dernier, le Président de la République a présenté le projet du Grand Paris. Toutefois, à ce moment, les points de convergence apparaissaient suffisants pour qu'un accord puisse être trouvé. À la demande du Président, un groupe de travail a été constitué en ce sens, comprenant notamment le préfet de région, le président du conseil régional et moi-même. Un protocole d'accord a finalement été signé fin juillet, précisant certains axes stratégiques et prévoyant la procédure suivante : le conseil régional approuverait le protocole d'accord lors de sa première séance de la rentrée, moyennant quoi le Gouvernement transmettrait au Conseil d'État le document voté un an plus tôt ainsi que le protocole d'accord lui-même. Dans l'immédiat, une mise en révision du STIF était décidée pour permettre que les points de convergence exprimés dans le protocole d'accord puissent s'appliquer.

Mme Annick Lepetit. Vous avez fait un lapsus : vous vouliez parler du SDRIF...

M. le secrétaire d'État. Pas du tout : lorsque l'on parle du STIF, on parle souvent du SDRIF !

Mme Annick Lepetit. Ce n'est pourtant pas la même chose !

M. le secrétaire d'État. Je le sais bien. Quoi qu'il en soit, la question n'a pas été présentée devant le conseil régional. Les dispositions arrêtées en juillet n'étant pas appliquées, l'État a considéré qu'il n'y avait pas lieu de transmettre au Conseil d'État le projet de schéma directeur adopté en septembre 2008.

Même si je pense que personne, dans les trois ou quatre mois qui viennent, ne devrait se hâter de reprendre contact avec l'État sur ce sujet, notre porte reste ouverte pour une reprise des discussions sur la base du document adopté en juillet. Il n'est pas bon, en effet, pour les citoyens de cette région de ne pas pouvoir disposer d'un document de référence tel que le SDRIF.

M. Christophe Caresche. Que le SDRIF soit ou non révisé, le problème se posera de la compatibilité entre ce document et le projet du Grand Paris. Si vous refusez de le régler

dans ce projet de loi, vous risquez une multiplication des contentieux, notamment en ce qui concerne les contrats territoriaux.

Par ailleurs, je constate que de nombreuses dispositions du projet de loi ne sont pas d'ordre législatif – certaines, d'ailleurs, ne sont même pas normatives. C'est notamment le cas ici, puisque les PIG relèvent d'un arrêté préfectoral. L'alinéa 4 me semble donc inutile.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 263 de Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il semble que l'État n'ait pas abandonné le projet CDG express, sur lequel l'Atelier parisien d'urbanisme a été mandaté afin de réaliser une étude. Alors que, de son côté, la Ville de Paris s'est prononcée en faveur de l'enfouissement de la ligne, le préfet Canepa a annoncé son intention de réunir les différents protagonistes de ce dossier. J'ai par ailleurs cru comprendre que Veolia était toujours candidat. Dans ces conditions, il paraît logique que le schéma d'ensemble précise les conditions dans lesquelles l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle est relié à Paris.

M. Yanick Paternotte. Il est nécessaire de dissocier la question relative à CDG express de celle du Grand Paris. De toute façon, en tant que député de Roissy-en-France, j'ai toujours été farouchement opposé à ce projet, qui relève du parisianisme le plus exacerbé. D'abord, son coût – entre 6 et 7 milliards d'euros – est extravagant au regard de ce que nous allons devoir dépenser pour construire le métro automatique. Ensuite, il existe déjà une infrastructure permettant d'assurer une liaison express avec l'aéroport, à condition de débrancher le Thalys de la Gare du Nord. Cela ne coûterait rien : il suffirait de trouver le matériel et les sillons. Arrêtons de fantasmer sur CDG express, qui est une insulte faite aux habitants du Val d'Oise.

M. Daniel Goldberg. Ce n'est pas ce que pense le préfet Canepa !

M. Yanick Paternotte. Peu importe, nous sommes dans un système démocratique. Cessez de tout attendre de l'État : les élus ont leur mot à dire ! Je dis ce que je pense : le projet CDG express est mort-né.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement, qui est partiellement satisfait par le premier alinéa de l'article. En outre, pourquoi se préoccuper de Roissy plutôt que d'Orly ? En tout état de cause, la décision dépendra du débat public.

M. Daniel Goldberg. Je prends acte de la déclaration de M. Paternotte. Mais nous aimerions savoir si le projet CDG sera soumis au débat public organisé autour du métro automatique.

M. le rapporteur. Le projet Charles-de-Gaulle Express n'est pas le sujet de ce texte ! Pour le reste, la Commission nationale du débat public tranchera.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 2 modifié.

Après l'article 2

La Commission examine l'amendement CD 43 de M. Christian Jacob, portant article additionnel après l'article 2.

M. le président Christian Jacob. Cet amendement tend à favoriser les déplacements multimodaux, notamment en ce qui concerne les gares et leurs parcs de stationnement.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il vise surtout à se donner bonne conscience, dans la mesure où le projet de loi provoquera un étalement urbain important, en contradiction avec les dispositions de la loi « Grenelle 1 » !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Créer des places de stationnement, est-ce vraiment aller dans le sens du Grenelle de l'environnement ?

Plutôt que de décrire le futur grand réseau de transport, il eût été préférable de définir la manière dont l'ensemble des territoires en bénéficieraient. Les transporteurs collectifs auraient ainsi été incités à revoir leurs itinéraires dans le cadre d'une stratégie globale, qui vise à drainer, par des moyens de transport souples et faciles, comme le bus ou le cabotage, le plus grand nombre de voyageurs vers les pôles du futur grand réseau. Je ne suis pas certain que la création de grands parkings entre dans cette stratégie.

D'ailleurs, durant ces quinze dernières années, la politique du STIF a consisté à supprimer les parkings de la petite couronne, suivant en cela les préconisations de l'État, qui, notamment dans ses commentaires des plans locaux d'urbanisme et des plans locaux de déplacements, concevait les parcs de stationnement comme des pôles d'attraction. On disait à l'époque qu'un zonage était d'autant plus réussi que les gens ne se rapprochaient pas du centre pour stationner avec leur véhicule !

M. Yanick Paternotte. J'eusse aimé cosigner cet amendement, qui prolonge les auditions auxquelles nous avons procédé.

En grande couronne, les déplacements de travail s'effectuent, pour les trois quarts, en véhicules légers. Il faut donc bien se rabattre sur des parkings d'intérêt régional, qui, pour l'heure, ne disposent pas nécessairement de financements pérennes. C'est une bonne chose que d'en rappeler le besoin.

M. le président Christian Jacob. Il s'agit en effet de faciliter l'accès aux transports en commun, dans le cadre de déplacements multimodaux.

Mme Annick Lepetit. Sur le fond, nous sommes d'accord ; ce que nous contestons, c'est l'inclusion de cette disposition dans le projet de loi.

Si M. le secrétaire d'État nous a confirmé lors de son audition la création d'une quarantaine de gares, pour l'heure, nous ne disposons d'aucune garantie. La seule certitude que nous ayons a trait aux pôles de compétitivité – et encore, ce n'est pas inscrit dans le projet de loi, mais dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, les futures gares se trouveront sur le tracé de la double boucle, c'est-à-dire qu'elles ne concerneront que les pôles de compétence économique : rien ne dit qu'elles serviront aux déplacements quotidiens des Franciliens.

M. Didier Gonzales. Je souscris totalement à l'amendement du président Jacob : rendre les futures gares du réseau de transport compatibles avec le Grenelle de l'environnement me semble frappé au coin du bon sens !

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Article 3 : Participation du public

La Commission est saisie de l'amendement CD 264 de Mme Annick Lepetit, tendant à supprimer l'article 3.

Mme Annick Lepetit. Pour organiser la consultation du public, l'article 3 met en place une procédure dérogatoire à la procédure classique, à laquelle les élus sont habitués et qui, de surcroît, fait appel à la Commission nationale du débat public. Or rien ne le justifie ! D'ailleurs, je crois savoir que le rapporteur est favorable à l'intervention de la CNDP.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. À travers cet amendement, nous contestons la méthode retenue par le secrétaire d'État. Il y a urgence, dit-il, et il faut donc aller vite. Or, pour répondre aux problèmes immédiats de nos concitoyens, il existe déjà le plan de mobilisation pour les transports. Sans doute y a-t-il urgence à développer les potentialités économiques du territoire francilien ; toutefois, l'urgence justifie-t-elle que l'on se prive des instruments du débat public ? Nous ne le pensons pas.

Non seulement il n'est pas bon que les Français, les Françaises et les collectivités territoriales concernés soient écartés, mais il sera difficile d'éviter les contentieux administratifs. Cela fait des années que notre assemblée s'évertue à empêcher les abus de procédure. Si vous croyez qu'avec ce type de pratiques vous éviterez les contentieux interminables, vous vous trompez ! La meilleure méthode, c'est l'information !

Voilà pourquoi nous estimons que la technique retenue n'est pas la bonne : il vaut mieux rester dans le cadre traditionnel du grand débat public. Avec l'article 3, vous prenez un risque inconsidéré !

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement.*

La Commission en vient ensuite à l'amendement CD 48 du rapporteur pour avis de la Commission des lois, tendant à récrire l'article 3.

Cet amendement fait l'objet de plusieurs sous-amendements : CD 107, CD 108, CD 118 rectifié, CD 109, CD 106 rectifié, CD 110, CD 111, CD 112 rectifié, CD 113, CD 114 et CD 115 du rapporteur, et CD 362 à CD 371 de Mme Annick Lepetit.

M. le rapporteur pour avis. Je me réjouis que la Commission des lois ne soit pas la seule à vouloir éviter les contentieux !

Cet amendement tend à récrire l'article 3, et ce pour cinq raisons.

Premièrement, il vaut mieux confier le soin d'organiser le débat public à la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante qui dispose, en la

matière, d'une expérience incomparable et d'une forte crédibilité, plutôt qu'au préfet de région, à la fois juge et partie.

Deuxièmement, il convient de mieux distinguer les différentes étapes de constitution du dossier, destiné au public, qui présente le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Troisièmement, il convient de préciser les modalités de transmission de ce dossier et celles du contrôle par la CNDP de son caractère complet.

Quatrièmement, nous souhaitons confier au président du tribunal administratif territorialement compétent la responsabilité de désigner le commissaire-enquêteur, par analogie avec la procédure de droit commun.

Enfin, cet amendement vise à clarifier la procédure permettant, à l'issue de la consultation du public, d'aboutir au schéma d'ensemble final, de manière à prévenir d'éventuels contentieux, sans laisser planer le doute sur d'éventuelles modifications ultérieures.

M. le rapporteur. Vous avez raison, madame Lepetit : je souhaite que la CNDP soit réintroduite dans le projet de loi, et je remercie la Commission des lois d'avoir adopté un amendement en ce sens.

Le sous-amendement CD 107 tend à rappeler les engagements du Grenelle de l'environnement.

Le sous-amendement CD 108 a pour objet de confier l'organisation du débat public à la CNDP, dont, en conséquence, le sous-amendement CD 118 rectifié tend à renforcer les moyens humains.

Le sous-amendement CD 109, d'ordre rédactionnel, tend à substituer aux mots « le coût estimatif » les mots « l'estimation du coût ».

Le sous-amendement CD 106 rectifié vise à mettre en place une parfaite information du Parlement, afin que celui-ci puisse exercer son pouvoir de contrôle.

Le sous-amendement CD 110 tire les conséquences du transfert de l'organisation du débat public à la CNDP et vise à associer le STIF à la consultation entourant la réalisation du schéma directeur.

Le sous-amendement CD 111 tend à aligner le délai donné aux collectivités territoriales et aux établissements publics de coopération intercommunale pour faire part de leurs observations sur celui accordé au public.

Le sous-amendement CD 112 rectifié vise à reprendre la terminologie employée au septième alinéa du nouveau texte, en remplaçant le mot « consultés » par le mot « concernés ».

Le sous-amendement CD 113 tend à associer le Parlement au suivi de la mise en œuvre de la loi.

Le sous-amendement CD 114, rédactionnel, propose de remplacer le mot « programme » par les mots « schéma d'ensemble ».

Enfin, le sous-amendement CD 115 vise faire en sorte que le Parlement soit informé des différents stades de l'évolution du débat public et de la façon dont les observations du public, des collectivités territoriales et des établissements publics consultés ont été prises en compte. Je rappelle que la procédure comporte trois étapes : premièrement, le président du conseil de surveillance présente le dossier ; deuxièmement, le président du CNDP présente le bilan du débat ; troisièmement, le président du conseil de surveillance rend compte de la façon dont s'est déroulé le débat et annonce la décision.

Mme Annick Lepetit. Notre but commun est de confier à la CNDP la conduite de la concertation publique. Toutefois, l'amendement de la Commission des lois et les sous-amendements du rapporteur Yves Albarello imposent énormément de contraintes à la CNDP, ce qui nuit à ce projet. Nous avons donc déposé plusieurs sous-amendements

Le sous-amendement CD 362 vise à associer le STIF à la consultation sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le sous-amendement CD 363 tend à confier la conduite du débat public à la seule CNDP. Nous reprochons en effet à l'amendement de M. Bénisti de ne pas modifier l'esprit de l'article 3, qui prévoit que le débat public se fait sous l'égide de la Société du Grand Paris, à la fois juge et partie.

Les sous-amendements CD 364 et CD 365 chargent le préfet de région, et non la Société du Grand Paris, d'établir le dossier destiné au public et de tirer les conséquences de la consultation.

Le sous-amendement CD 366 porte la durée de la procédure de consultation de quatre à six mois, ce qui paraît nécessaire pour une opération d'une aussi grande ampleur. Je précise que nous aurions préféré que, comme c'est l'usage, la CNDP dispose d'une totale liberté pour conduire le débat, ce qui ne saurait être une perte de temps !

Le sous-amendement CD 367 vise, au septième alinéa du nouveau texte, à substituer au mot : « concernés », les mots « d'Île-de-France ». En effet, notre collègue propose, comme dans le projet de loi, que seules les collectivités concernées soient incluses dans le débat public, alors que nous souhaitons inclure les collectivités et les départements d'Île-de-France. Le projet de loi doit être plus souple.

Le sous-amendement CD 368 est, quant à lui, retiré car il est satisfait.

L'amendement CD 368 est retiré.

Mme Annick Lepetit. Le sous-amendement CD 369 vise à supprimer le dixième alinéa du nouveau texte parce qu'il nous semble inconcevable de fixer un temps de parole pour les élus : en effet, la CNDP ne précise pas que tel ou tel élu doit prendre la parole plus que tel ou tel magistrat.

Le sous-amendement CD 370 tend à supprimer le seizième alinéa du fait qu'une loi ne saurait empêcher un recours en exception d'illégalité.

Enfin, le sous-amendement CD 371 vise à substituer, au sixième alinéa, aux mots « un mois » les mots « trois mois », ce qui permettrait, sans allonger les délais, de soumettre en amont le dossier à l'avis des collectivités locales.

J'espère que certains de ces sous-amendements sont en phase avec ceux du rapporteur. Je tiens à ajouter que l'esprit de l'amendement de Jacques Alain Bénisti, que contredit précisément dans le texte de loi l'inscription des contraintes du débat public, rejoint nos préoccupations.

M. Christophe Caresche. Cette consultation conditionnant la suite des événements, elle doit être organisée dans les meilleures conditions possible, d'autant que le projet de loi ne laisse pas de soulever des questions. Le dispositif qui nous était présenté par le Gouvernement n'était pas satisfaisant du fait que la Société du Grand Paris était juge et partie et qu'aucune autorité indépendante ne garantissait les modalités de la consultation ; l'amendement de M. Bénisti va dans le bon sens puisqu'il revient à une conception plus proche du droit commun, en réintroduisant la Commission nationale du débat public.

Les sous-amendements du rapporteur sont intéressants : pourquoi la commission parlementaire ne suivrait-elle pas la consultation ? C'est une bonne idée. Je suis également favorable au renforcement des moyens de la CNDP.

Monsieur Bénisti, vous êtes manifestement entré en contact avec le président de la Commission nationale du débat public. Est-il d'accord avec le dispositif que vous présentez ? Par ailleurs, si je conçois que le Gouvernement veuille aller vite, il n'en reste pas moins que l'organisation d'une telle consultation demande du temps. Le président de la CNDP est-il satisfait des délais prévus dans le projet de loi ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Je tiens à revenir sur le VII de l'amendement, qui prévoit qu'« aucune irrégularité au regard des dispositions des I à V » de l'article 3 « ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux.

J'appelle votre attention sur le fait que l'interprétation constitutionnelle est stricte et que la loi Perben a été sanctionnée à cet égard : aussi le soin a-t-il été laissé aux juridictions, y compris à la Cour de cassation, de décider ce qui pouvait ou ne pouvait pas être invoqué. Je ne connais aucune jurisprudence du Conseil d'État en la matière. La loi peut-elle prévoir une « purge » des contentieux ?

M. Daniel Goldberg. L'amendement de M. Bénisti va effectivement dans le bon sens. Toutefois, il maintient le calendrier prévu dans le projet de loi. Un mois avant le début de la consultation du public, le dossier est rendu public non plus, dans l'amendement, par la Société du Grand Paris, mais par la CNDP. Les collectivités territoriales ont trois mois pour rendre leur avis, ce qui signifie qu'elles le rendront durant la période des quatre mois de consultation, laquelle commencera donc sans que le public qui, en quelque sorte, débattrà « à blanc » durant deux mois, connaisse l'avis des collectivités territoriales. Le public n'aura donc que deux mois pour connaître les adaptations, dont certaines peut-être fondamentales, proposées par les collectivités territoriales. L'amendement prévoit également que « 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, auquel sont jointes les positions des collectivités territoriales » et dans un délai supplémentaire de deux mois que la Société du Grand Paris publie les conséquences qu'il tire de ce bilan et « fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les collectivités territoriales ».

C'est la raison pour laquelle je tiens à insister sur le sous-amendement CD 371, qui vise à prévoir la transmission du dossier aux collectivités locales non pas un mois, mais trois mois avant le début du débat public.

M. Bertrand Pancher. Je remercie M. le secrétaire d'État et ses services de leur écoute dans ce dossier important.

Le préfet de région avait été choisi par le Gouvernement pour mener le débat afin de gagner du temps. Toutefois, comme il aurait pu être considéré comme juge et partie, je me félicite de la réintroduction à l'article 3 de la Commission nationale du débat public. L'amendement de bon sens de Jacques Alain Bénisti permettant de lever cette objection, l'article 3 me semble désormais totalement conforme aux procédures habituelles des débats publics menés en France. Toutes les parties prenantes, notamment les élus locaux, peuvent donc être rassurées sur la transparence du débat.

Je connais bien le fonctionnement de la Commission nationale du débat public : aussi puis-je affirmer que le calendrier prévu par le texte correspond à l'organisation actuelle des débats publics. Prévoir une consultation publique plus longue serait donc dérogatoire à la pratique habituelle, madame Lepetit. Il en est de même des délais de deux mois pour le compte rendu et la réponse au compte rendu. De plus, la saisine de la CNDP rassurera le grand public en permettant de regrouper l'ensemble des débats publics afin que l'opinion publique s'y retrouve.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Que signifie ce « regroupement », monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur pour avis. Je tiens à rassurer mes collègues du groupe SRC en leur indiquant que j'ai consulté le président de la CNDP sur la rédaction de mon amendement, qu'il a approuvée, ainsi que sur les délais prévus : il m'a affirmé que quatre mois lui suffisent, d'autant qu'il propose la création d'une sous-commission spécifiquement chargée du projet de loi du Grand Paris. Le rapport pourra donc être rédigé dans la plus grande sérénité.

En ce qui concerne la purge, j'ai voulu sécuriser la phase préalable de consultation sur les schémas d'ensemble – les délais étant de droit commun : deux mois pour les recours. En ce qui concerne les projets particuliers, les recours seront évidemment possibles par la suite.

Enfin, passer de un mois à trois mois retarderait de deux mois l'ensemble de la procédure alors qu'il s'agit de l'accélérer.

Les sous-amendements du rapporteur apportent à mon amendement des compléments intéressants, et c'est pourquoi je les approuve.

M. Yanick Paternotte. Comme nous redéposerons dans le cadre de l'article 88 du Règlement nos amendements qui risquent de tomber, je tiens simplement à appeler votre attention, monsieur le président, monsieur le rapporteur, sur l'amendement cosigné notamment par Jacques Kossowski, Patrice Calmégane et moi-même, visant à ajouter à l'alinéa 10, parmi les personnes ès qualités, les parlementaires franciliens. Si nous ne le faisons pas, les élus qui ne sont que parlementaires ne pourront pas participer au débat sur le Grand Paris.

M. le président Christian Jacob. Une telle précision serait anticonstitutionnelle : nous sommes les élus de la nation, comme aime à le rappeler M. Mazeaud. Il faudra donc se contenter du mot « parlementaires ».

Mme Annick Lepetit. Je ne comprends pas pourquoi vous pensez que les débats seraient plus clairs pour nos concitoyens s'ils étaient regroupés fin 2010, du moins si le calendrier est respecté – vous l'aviez déjà affirmé au cours de l'audition de M. Christian Blanc. En outre, pensez-vous aux débats déjà en cours ou à ceux qui débiteront au mois de janvier ? Nos concitoyens pourraient en effet se demander si l'urgence, ce ne serait pas d'empêcher tout débat avant les élections régionales ! Leur envoyer un tel signe ne serait pas positif.

Monsieur Bénisti, au dernier alinéa de votre amendement, vous prévoyez qu'« un décret en Conseil d'État précise les modalités du présent article ». Cette disposition est d'autant plus regrettable que c'est la Société du Grand Paris qui conduira le débat et que l'article 3, en raison de tous les sous-amendements proposés, contraint déjà beaucoup le débat public.

En ce qui concerne l'amendement visant à garantir la présence d'élus ou de parlementaires, je puis vous assurer, pour avoir assisté à des débats publics conduits par la CNDP avec un garant du débat public, que les élus ont toujours pu prendre la parole. Spécifier dans la loi que tel ou tel élu pourra prendre la parole risque de nous contraindre à prévoir dans les prochains débats publics la présence de tel ou tel élu, expert ou magistrat. Ce serait une atteinte grave au droit commun.

M. Yanick Paternotte. Qui pourraient être les « personnes qualifiées » ?

M. Daniel Goldberg. Au dernier alinéa du VI, il est écrit que « le maître d'ouvrage de l'opération établit [...] le dossier destiné au public, à l'exception du rapport environnemental ». Qui rédigera ce rapport environnemental ?

Par ailleurs, quel sera l'objet du débat public ? Y débatterait-on du schéma d'ensemble, en positionnant par exemple à gros traits certaines gares, ou du schéma d'aménagement local ? Puisque le positionnement d'une gare, l'aménagement alentour ou les parkings ne seront pas discutés dans le cadre de la consultation de quatre mois en 2010, quelles seront les procédures de débat public menées par la suite localement ?

M. le rapporteur pour avis. Madame Lepetit, ce ne sera pas la Société du Grand Paris qui conduira les débats, mais la CNDP, du moins si mon amendement est adopté, ce que j'espère.

S'agissant du rapport environnemental, les études d'impact auront déjà été prises en considération dans le schéma d'ensemble.

M. Daniel Goldberg. Nous parlons du maître d'ouvrage, c'est-à-dire du schéma d'aménagement local.

M. le rapporteur pour avis. Dans le schéma d'ensemble, il ne s'agit pas du maître d'ouvrage.

M. Daniel Goldberg. Quel niveau de débat évoquons-nous ?

M. le rapporteur pour avis. Celui du schéma d'ensemble.

M. le rapporteur. Madame Lepetit, la CNDP étant une autorité indépendante, il n'y a aucune inquiétude à avoir sur un éventuel regroupement des réunions de débat public. Ce sera à l'autorité indépendante d'organiser les débats comme elle l'entendra en fonction du nombre des réunions prévu et de l'équipe mise à sa disposition.

Mme Annick Lepetit. Dans ces conditions, pourquoi reprendre dans l'amendement la rédaction du projet de loi ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Et pourquoi entrer dans tous ces détails plutôt que de renvoyer simplement aux pratiques habituelles de la CNDP ?

M. le président Christian Jacob. Il a pu sembler utile de préciser les délais de la procédure. Cela ne pose pas de problème majeur. Du reste, la rencontre avec le président de la Commission nationale du débat public a permis de vérifier que nous respectons à la fois les délais et les méthodes de consultation.

En séance publique, vous pourrez interroger le Gouvernement sur les questions d'ordre juridique.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 107, CD 108, CD 118 rectifié et CD 109.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 106 rectifié, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 106 rectifié, CD 110, CD 111 et CD 112 rectifié.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 113, le Gouvernement s'en remet également à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte successivement les sous-amendements CD 113 et CD 114.

M. le secrétaire d'État. Sur le sous-amendement CD 115, le Gouvernement s'en remet encore à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte le sous-amendement CD 115.

M. le rapporteur. Je demande le retrait du sous-amendement CD 362 car il est satisfait.

Mme Annick Lepetit. Nous le retirons.

Le sous-amendement CD 362 est retiré.

M. le rapporteur. Je suis également défavorable au sous-amendement CD 363 car il pose un problème de recevabilité financière. De plus, il me paraît normal que la Société du Grand Paris soit associée au débat public.

La Commission rejette ce sous-amendement.

M. le rapporteur. Le sous-amendement CD 364 entraînerait un allongement des procédures : avis défavorable.

*La Commission **rejette** ce sous-amendement.*

*Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** successivement les sous-amendements CD 365 et CD 366.*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, elle **adopte** le sous-amendement CD 367 à l'unanimité.*

*Enfin, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** successivement les sous-amendements CD 369, CD 370 et CD 371.*

*La Commission **adopte** l'amendement CD 48 **modifié**.*

*En conséquence, l'article 3 est **ainsi rédigé**, et les amendements CD 128, 275, 129, 130, 266, 267, 131, 132, 125, 133, 274, 265, 134, 187, 270, 135, 136, 271, 137, 272, 145, 138, 269, 268, 188, 119, 120, 121, 122, 126 et 273 **tombent**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 10 novembre 2009 à 10 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Briand, M. Patrice Calmégane, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Raymond Durand, M. Philippe Duron, M. Yannick Favennec, M. Alain Gest, M. Daniel Goldberg, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Christian Jacob, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jean-Yves Le Bouillonnet, M. Jean-Marc Lefranc, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Christian Patria, M. François Pupponi, M. Martial Saddier

Excusé. - M. Philippe Plisson

Assistaient également à la réunion. - M. Jacques Alain Bénisti, M. André Chassaigne, M. Albert Facon, M. Gérard Gaudron, M. Pierre Gosnat, Mme Annick Le Loch, Mme Colette Le Moal, M. Jean-Charles Taugourdeau, M. Yves Vandewalle, M. André Vézinhet