

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

66^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 26 novembre 2009

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE LEROY

1. Grand Paris (suite) (n° 2068) (p. 9837)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 9837)

Amendement n° 74 avec le sous-amendement n° 332 : MM. Daniel Goldberg, Yves Albarello, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

Amendements n° 75, 45, 77, 76, 78.

Après l'article 1^{er} (p. 9839)

Amendement n° 185.

Avant l'article 2 (p. 9840)

MM. Christophe Caresche, le secrétaire d'État, Jean-Marie Le Guen, Pierre Gosnat, Richard Dell'Agnola, Yves Jégo, le secrétaire d'État.

Amendement n° 79.

Article 2 (p. 9844)

MM. Jean-Marie Le Guen, François Pupponi, Christophe Caresche, Yves Jégo.

Amendement n° 273 : M. Roland Muzeau, Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commissions des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Amendements n° 66, 88, 44, 48, 89, 90, 91, 350, 11, 193, 92, 107.

Amendements n° 346, 195 : M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Amendements n° 13 avec le sous-amendement n° 331, 196, 93, 334, 109, 108, 200, 46, 132 rectifié avec le sous-amendement n° 339, 10, 106, 41, 112.

Amendements n° 201, 114.

Amendements n° 115, 343 avec le sous-amendement n° 351, 113, 110, 111 rectifié, 121, 116, 202, 40, 117, 43 avec le sous-amendement n° 345, 118.

Après l'article 2 (p. 9866)

Amendements n° 206, 208.

Article 2 *bis* (p. 9867)

Amendements n° 119, 134.

Article 3 (p. 9867)

M. Bertrand Pancher.

Amendements n° 135, 30, 213, 215 deuxième rectification, 47, 39.

Amendements n° 218, 136.

Amendements n° 137, 138, 139, 341, 220, 156, 96 avec le sous-amendement n° 335, 7.

Amendement n° 96 (*suite*) avec le sous-amendement n° 7 rectifié.

Amendements n° 159, 190, 227, 224, 163, 34, 31, 229.

Article 4 (p. 9874)

Amendements n° 237, 176, 164, 174, 175, 178, 179, 55.

Article 5 (p. 9875)

Amendements identiques n° 180 et 239.

Amendements n° 181, 182, 192.

Article 6 (p. 9877)

Amendements identiques n° 194 et 241.

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 9877)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. MAURICE LEROY,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

GRAND PARIS

Suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi relatif au Grand Paris (n^{os} 1961, 2068, 2013, 2008).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de quatre heures quarante-sept minutes pour le groupe UMP, dont soixante-six amendements restent en discussion ;...

M. Daniel Goldberg. C'est trop !

M. le président. ...six heures trente-six minutes pour le groupe SRC, dont 127 amendements restent en discussion ; ...

M. Daniel Goldberg. Ce sont les meilleurs !

M. le président. ...deux heures cinquante et une minutes pour le groupe GDR,...

M. Roland Muzeau. Seulement ? C'est un scandale !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. On bâillonne l'opposition !

M. le président. ...dont soixante-dix-neuf amendements, monsieur Muzeau, restent en discussion ; deux heures quarante-quatre minutes pour le groupe NC, dont dix-neuf amendements restent en discussion ; et vingt-sept minutes pour les députés non-inscrits.

Article 1er (suite)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des articles, s'arrêtant à l'amendement n^o 74 à l'article 1^{er}.

La parole est à M. Daniel Goldberg, pour soutenir cet amendement.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement est fondamental puisqu'il propose de refuser l'étalement urbain et de promouvoir, par l'intermédiaire de ce projet de loi, le concept d'une ville dense. Il répond au souhait, largement partagé sur les bancs de notre assemblée, de suivre les préconisations qui seront, je l'espère, débattues et adoptées d'ici à quelques jours lors du sommet de Copenhague.

M. le président. La parole est à M. Yves Albarello, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 74 et présenter le sous-amendement n^o 332.

M. Yves Albarello, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous avons eu cette discussion en commission. Je serais assez favorable à l'amendement présenté par notre collègue, M. Goldberg, sous réserve qu'il accepte le sous-amendement qui tend non à refuser mais à maîtriser l'étalement urbain.

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Favorable à l'amendement sous-amendé par le rapporteur.

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

M. Yanick Paternotte. La rédaction proposée par la commission nous convient parfaitement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Bouillonnet.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Cette convergence démontre qu'avec quelques efforts, nous parvenons à faire bien travailler le rapporteur et le Gouvernement !

M. Yanick Paternotte. Et la majorité, mon cher collègue !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Nous acceptons cette amélioration du texte.

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Je souhaitais dire la même chose, monsieur le président !

M. le président. Vous vous ralliez donc à la « motion Le Bouillonnet » ! C'est très bien ! *(Sourires.)*

M. Roland Muzeau. Non, nous la partageons, ce n'est pas pareil !

(Le sous-amendement n^o 332 est adopté.)

(L'amendement n^o 74, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisi d'un amendement n° 75.

La parole est à M. Jean-Yves Le Bouillonnet.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. L'alinéa 2 de l'article 1^{er} définit le projet urbain et précise, dans sa dernière partie, la notion d'offre de logements dont nous avons déjà débattu ce matin.

Nous souhaitons, par cet amendement, améliorer le texte en complétant la dernière phrase de cet alinéa par les mots : « ainsi que d'encourager un développement économique maîtrisé autour de projets spécifiques, identifiés et définis en commun. » La référence à la définition de projets « en commun » montre notre volonté de co-construire et co-réaliser la démarche. Quant à la précision relative au « développement économique maîtrisé autour de projets spécifiques », je rappelle que nous avons soutenu, hier, lors de la discussion générale, l'idée que les pôles de développement économique doivent s'insérer dans un tissu urbain lui-même dynamique et non pas relégué à l'état de désert économique.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Défavorable également. (*L'amendement n° 75 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 45.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Cet amendement vise à lever toute ambiguïté. On l'a entendu parfois dans cet hémicycle et on l'a le plus souvent découvert en lisant la presse : un certain nombre d'élus locaux croient ou feignent de croire qu'ils seraient contraints de financer le projet qui nous est présenté. Je pense particulièrement aux collectivités régionales et départementales qui ont prétendu que, si ce projet était adopté, elles seraient obligées d'y participer et n'auraient alors plus les moyens de réaliser leurs propres projets.

Or, comme je l'ai précédemment souligné, il est clair que l'État ne contraindra pas les collectivités territoriales à participer, mais je pense qu'il est préférable de l'inscrire dans la loi. L'amendement vise donc à préciser qu'« aucune collectivité territoriale ne peut être contrainte à financer ces projets stratégiques ». Cela me paraît de nature à rassurer tout le monde et à asseoir le débat de façon beaucoup plus transparente en apportant un démenti explicite à celles et ceux qui voudraient faire croire que l'État va, d'une certaine façon, racketter les collectivités territoriales.

M. Roland Muzeau. Oh ! Qui pourrait penser cela ?

M. Pierre Gosnat. C'est déjà fait !

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

Je rappelle que l'article 1^{er} est un article d'orientation qui prévoit que l'État contractualise avec les communes. Ce seront des contrats de développement territorial et personne, bien entendu, ne sera contraint de les signer. Il n'y a donc aucune crainte à avoir.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Monsieur Lagarde, vous appelez notre attention sur un point essentiel qui mérite d'être clarifié dès le début de l'examen des articles.

La Constitution, dans son article 72, réserve au seul législateur la possibilité de contraindre une collectivité à réaliser ou financer un projet. Rien, dans le projet de loi, ne constitue une contrainte pour une collectivité territoriale à financer un projet, qu'il s'agisse du réseau du Grand Paris ou du développement des territoires stratégiques. Au contraire, l'article 2 prévoit explicitement que le financement du réseau du Grand Paris est indépendant de celui des projets relevant de la compétence du STIF ou de la région. Par ailleurs, l'article 18 prévoit que les projets de développement des territoires pourront faire l'objet de contrats de développement territorial. Par définition, aucune commune – ou EPCI – ne saurait être contrainte à signer un tel contrat et, par conséquent, à financer les projets qui pourraient y être contenus.

Nous ne pouvons donc pas être favorables à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. J'enregistre la réponse du Gouvernement. Il me paraissait toutefois nécessaire et clair que ce soit précisé dans cette discussion. Chacun saura ainsi – y compris les magistrats qui lisent nos débats lorsqu'ils doivent trancher un litige – qu'il n'est pas possible de contraindre une collectivité à financer ces projets.

Je retire donc cet amendement, monsieur le président. (*Rires sur les bancs du groupe SRC.*)

(*L'amendement n° 45 est retiré.*)

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Heureusement, parce qu'il aurait été adopté, monsieur le président !

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 77.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Nous souhaitons, par cet amendement, mettre en pratique les bonnes intentions que vous avez affichées dans l'article 1^{er} tel qu'il est aujourd'hui rédigé. Il définit en effet la notion de démarche conjointe entre les collectivités locales et l'État. Pour traduire concrètement cette ambition, que nous partageons, nous proposons que l'avis conforme du collège des représentants des collectivités locales de l'organe décisionnaire de la Société du Grand Paris soit nécessaire à l'engagement de toute opération d'aménagement par ledit établissement.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Nous avons déjà eu ce débat. La commission a rejeté l'amendement.

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

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

(L'amendement n° 77 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 76.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement est de la même veine que le précédent. Si les grandes déclarations sont toujours bonnes à prendre, elles méritent d'être concrétisées. Nous demandons donc que les projets de réseaux d'infrastructures et d'aménagement visés par ce texte soient justifiés « par un objectif de rééquilibrage territorial et un développement de l'offre de logements sociaux adaptée aux profils des demandeurs ». C'est ce qui n'a pas été précisé lors du débat que nous avons eu ce matin.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Nous avons également eu ce débat en commission. Cet amendement est partiellement satisfait par la réécriture de l'article 1^{er} : avis défavorable.

M. Roland Muzeau. Si on nous répond toujours que le débat a déjà eu lieu, que faisons-nous là ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Vous n'étiez pas présent, mon cher collègue !

M. Roland Muzeau. On ne peut pas faire partie de toutes les commissions !

M. Yves Albarello, rapporteur. Votre collègue n'y était pas non plus !

M. le président. Si vous demandez la parole, monsieur Muzeau, je vous la donnerai avec grand plaisir.

M. Roland Muzeau. Je n'ai rien dit !

M. le président. Et je n'ai d'ailleurs rien entendu ! (Sourires.)

Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

(L'amendement n° 76 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 78.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous avons eu ce matin un long débat, qui a principalement porté sur la cohérence du SDRIF. J'ai bien entendu la réponse du secrétaire d'État, qui nous avait d'ailleurs donné son sentiment lors de son audition par la commission.

Le SDRIF est non seulement un cadre de cohérence pour l'aménagement régional, mais c'est aussi l'outil privilégié d'une coopération modernisée entre l'État et les collectivités franciliennes.

Il m'a semblé, monsieur le secrétaire d'État, que vous étiez heureux que beaucoup reprennent le terme « ville-monde ». À partir du moment où nous parlons de ville-monde, nous avons à l'esprit, tout comme vous, j'en suis sûre, l'aménagement de notre métropole au XXI^e siècle. Comment peut-on élaborer un texte et particulièrement un schéma de transport pour le XXI^e siècle dans le cadre obsolète du SDRIF 1994 ? Je vois là une contradiction. C'est pourquoi nous nous permet-

tons d'insister en présentant cet amendement n° 78. Contrairement à ce que vous nous avez expliqué, le schéma directeur d'aménagement pour l'Île-de-France a évolué. De toute façon, le conseil régional ne peut pas procéder à sa révision puisqu'il est bloqué par le Gouvernement.

Enfin, j'en profite, puisque nous en sommes à notre dernier amendement, pour dire un mot sur l'ensemble de l'article 1^{er}. Je relèverai, comme mes collègues, qu'il a évolué grâce à la commission et grâce aux amendements que nous avons les uns et les autres déposés. Nous y avons ajouté des notions essentielles qui manquaient cruellement dans la version initiale et révélaient autant de carences dans la pensée du Gouvernement.

Ainsi, nous parlons maintenant d'un développement économique « durable, solidaire et équilibré », des mots qui ne figurent pas dans le texte initial, et nous « associons les citoyens tout au long de l'élaboration du projet », qui doit viser « à une plus grande solidarité entre territoires » et « répondre aux besoins de la population avec une offre de logements géographiquement et socialement adaptée ». C'étaient finalement les habitants qui étaient absents de la version initiale.

Cela dit, nous aurions aimé aller plus loin, parler du SDRIF et, surtout, du rôle du STIF, que vous ne pouvez pas ignorer. Nous ne pouvons pas attendre l'article 2, monsieur le rapporteur. Ne pas évoquer le STIF dès l'article introductif, c'est le mettre en porte-à-faux dès lors qu'il héritera dans dix, treize ou quinze ans, nous n'en savons rien, de ce nouveau métro et de son financement, peut-être pas de sa dette mais en tout cas de son fonctionnement.

(L'amendement n° 78, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 1^{er}, amendé, est adopté.)

Après l'article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 185, portant article additionnel après l'article 1^{er}.

La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Nous avons déjà eu et aurons de nouveau l'occasion de souligner combien votre projet de loi est éloigné des préoccupations des habitants et combien il s'avère, faute d'un réel travail de concertation, en total décalage avec les politiques conduites par les collectivités locales, régionales et départementales.

Ce qui est vrai de l'action en faveur des transports, de l'amélioration des services publics ou du logement l'est aussi dans le domaine de l'environnement. L'actuel schéma directeur de la région Île-de-France définit à moyen terme - et après une réelle concertation, ce qui n'est pas le cas de votre texte - les perspectives souhaitables en matière d'aménagement du territoire, d'évolution environnementale et socio-économique ; il constitue à cet égard un élément incontournable de la réflexion sur l'avenir de la région capitale, que vous évacuez de votre projet de loi.

On nous a expliqué ce matin que ce schéma d'aménagement ne plaisait pas à M. Sarkozy et qu'il y avait lieu de le remettre en cause. Bien que cela ait été la rupture, il y avait

néanmoins une certaine continuité politique entre M. Chirac et M. Sarkozy, et il aurait été souhaitable que le SDRIF soit reconnu par l'État.

Nous ne pouvons que regretter, à l'instar de Sébastien Genest, président de France Nature Environnement, que l'ensemble des acteurs, tant nationaux que locaux, n'aient à aucun moment été associés pour décider ensemble du devenir du Grand Paris.

Cela aboutit à un projet de loi dont les priorités ne correspondent pas nécessairement aux besoins d'une grande agglomération parisienne, d'une ville-monde, en termes d'optimisation du foncier, d'adaptation au changement climatique, de dézonage des activités, de protection des terres agricoles et des espaces naturels : enjeux considérables que la plupart des architectes ayant travaillé sur le projet avaient intégrés.

L'urbanisation du plateau de Saclay pour y implanter un grand complexe scientifique et technologique fait peser une lourde menace sur la pérennité de l'agriculture de proximité dans ce secteur. Certes, vous nous proposez à l'article 28 la création d'une zone naturelle agricole et forestière dans le périmètre de cette opération d'aménagement, une zone qui comprendra, nous dit-on, 2 300 hectares de terres agricoles, mais cette dénomination de zone naturelle agricole et forestière apparaît pour le moins floue. Elle laisse à penser que vous avez voulu calmer les esprits mais, surtout, que vous n'avez mené aucune réflexion de fond sur les conséquences environnementales des aménagements que vous proposez. Restent ainsi sans réponse les questions liées à la proximité du parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse et aux perturbations qui pourraient résulter de la réalisation de votre projet en ce qui concerne la qualité de vie des habitants et la préservation de la biodiversité, laquelle constitue, vous ne l'ignorez pas, l'un des objectifs poursuivis jusqu'à présent avec succès par le conseil régional.

Dans ce contexte, notre amendement vise un objectif simple : rappeler dans la loi la nécessité d'inscrire le projet du Grand Paris dans un développement cohérent, durable et solidaire du territoire régional, ce qui implique non seulement de respecter les principes fondamentaux proclamés par la Charte de l'environnement, mais encore de faire en sorte que ce projet prolonge et amplifie les politiques ambitieuses conduites sous l'égide du conseil régional.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

Vous faites référence, monsieur Gosnat, aux problématiques environnementales. Je ne sais pas s'il n'y a pas eu suffisamment de concertation à ce sujet. Ce que je sais, c'est que la commission, elle, a fourni un réel travail. À l'initiative de son président ici présent, elle a écrit un nouvel article, l'article 2 *bis*, qui fait référence notamment au Grenelle de l'environnement.

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

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

M. le président. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il manque vraiment de nombreux éléments dans ce projet de loi, notamment en matière écologique. La commission a fait un petit effort en rédigeant cet article supplémentaire, mais ce n'est pas suffisant.

La continuité biologique des territoires, la lutte contre le réchauffement climatique et les questions énergétiques, avec les problèmes de pénurie, devraient être la préoccupation centrale lorsque l'on veut réaliser de grands aménagements et construire des infrastructures. Or je ne vois pas du tout de plan climat énergie ou un équivalent dans votre Grand Paris, monsieur le secrétaire d'État. On ne parle pas de l'eau et de l'assainissement, de la collecte et du traitement des déchets. Les déplacements doux ne sont pas pris en compte, la Seine et les canaux pourraient pourtant être optimisés.

Quant à la biodiversité et à la nature, ce sont des enjeux à la fois écologiques et sociaux, pour l'équité d'accès, la présence d'espaces d'échange et de convivialité. Il faudrait des outils de sauvegarde adaptés ; ils sont absents.

M. Roland Muzeau. Tout à fait !

(L'amendement n° 185 n'est pas adopté.)

Avant l'article 2

M. le président. Nous abordons le titre I^{er}, relatif à la mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris.

La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. L'article 2, article de principe qui introduit le titre 1^{er}, a été profondément modifié par la commission. Elle a introduit des éléments nouveaux qui vont dans le bon sens mais qui nous interpellent, et je voudrais vous poser quelques questions à ce sujet, monsieur le secrétaire d'État.

Il y a trois éléments nouveaux : la nécessité d'interconnecter le réseau du Grand Paris au réseau existant, ce qui pose le principe essentiel du maillage ; la consultation du STIF préalablement à la définition du réseau, point également important sur lequel nous avons beaucoup insisté ; les modalités de financement, puisque vous prévoyez un financement dit indépendant.

Cette indépendance va dans le bon sens, puisqu'elle préserve les capacités de financement dédiées au plan de mobilisation et à la modernisation du réseau existant, ce qui était l'objectif de la commission, mais il n'est pas dit pour autant ce que sera le financement du nouveau réseau. M. Carrez vous a d'ailleurs déjà posé la question dans son intervention : dépendra-t-il entièrement de l'emprunt ou sera-t-il basé sur un emprunt maîtrisé, limité, grâce à l'augmentation d'autres recettes ? Il me semble important que le Gouvernement s'exprime clairement à ce sujet.

Je souhaiterais aussi que vous nous confirmiez que les engagements de l'État seront maintenus dans le cadre du projet de plan de modernisation.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Monsieur Caresche, c'est avec grand plaisir que je répondrai à vos interrogations sur le financement du réseau automatique de transport, la double boucle.

Auparavant, je voudrais être très clair sur les compétences. Ce projet de loi, je l'ai indiqué en commission, ne touche aucunement aux compétences dévolues par la loi à la région, y compris pour ce qui concerne le Syndicat des transports de l'Île-de-France.

Si l'État a décidé d'intervenir dans la création et le financement de ce réseau de transport automatique, c'est parce qu'il est de la vocation de l'État « stratège » de permettre à cette ville-monde que sera le Grand Paris de se développer. C'est un enjeu qui concerne non pas uniquement Paris et la région parisienne mais la totalité du pays. On pourrait passer plusieurs heures à le définir au plan économique, mais je pense que l'on peut s'en tenir là aujourd'hui. Ce réseau de transport automatique est un projet considérable, puisque ce sera très certainement, lorsqu'il aura été réalisé, dans les treize ans qui viennent, l'un des plus grands systèmes de transport, toutes agglomérations mondiales confondues.

Dès l'instant où ce réseau fonctionnera en vitesse de croisière, ce sont 3 millions de passagers qui l'utiliseront chaque jour et, comme je le disais ce matin à M. Cochet, pas seulement des « cols blancs », il ne faut pas caricaturer. C'est l'ensemble de la population de l'agglomération (« *Non !* » sur les bancs du groupe SRC)... Moi, j'affirme solennellement que ce réseau de transport sera totalement intégré dans l'agglomération et bénéficiera donc aux citoyens, tout en favorisant par ailleurs, c'est vrai, les échanges entre les pôles de développement économique.

Bref, l'État a décidé d'investir dans ce réseau de transport car il s'agit de l'intérêt national.

Comment va-t-il faire ? Tout d'abord, il faut savoir combien cela va coûter. C'est ce qu'il y a de plus simple, et nous avons annoncé un coût de 21 milliards, englobant l'infrastructure et le matériel roulant.

Le financement de cette opération ne sera pas d'origine budgétaire. J'ai indiqué devant la commission que ce serait un financement du type de celui mis en place au début du siècle dernier pour le métropolitain de Paris. Le montage, ou le *business plan*, comme je l'ai entendu ce matin...

M. Yves Albarello, rapporteur. Le plan de financement !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Merci. *Business plan*, cela m'avait impressionné (*Sourires.*)

M. Jean-Marie Le Guen. C'est la gauche américaine !

M. François Pupponi. L'effet Dominique Strauss-Kahn !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Il est vrai que M. Strauss-Kahn se trouve à Paris actuellement.

M. Roland Muzeau. Moi, je penche plutôt pour Christine Lagarde !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Le montage financier de cette opération consiste tout d'abord en une dotation en capital de quelques milliards d'euros,...

M. Christophe Caresche. Elle est budgétaire !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. ...dont le montant exact sera déterminé dans les prochains mois. Ce montage passe ensuite par le recours à un emprunt sur une quarantaine d'années afin de réaliser l'ouvrage. La Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial, portera ce financement.

Quelles seront les recettes ? Dès lors que l'on parle d'étalement des financements, il faut être précis sur le sujet. Les recettes seront tout d'abord les valorisations foncières qui pourront être tirées, conjointement avec les communes, du foncier ou des diverses opérations commerciales autour des gares.

J'ai entendu, pendant la discussion générale, avancer des chiffres parfois inspirés du rapport Carrez, avec lequel nous sommes pourtant en accord. M. Carrez parle de valorisation foncière sur quinze ans tandis que je parle de valorisation foncière sur quarante ans. Si vous multipliez par trois, en gros, les chiffres de M. Carrez, vous obtenez des montants tout à fait comparables aux nôtres.

Les autres recettes doivent être déterminées en loi de finances. Je peux d'ores et déjà vous indiquer, d'après les travaux qui ont été conduits, que ce ne seront en aucun cas des recettes fléchées sur les recettes de la région pour le financement de ses propres transports. Par exemple, le versement transport est totalement exclu des recettes à l'étude.

Voilà ce que je peux vous dire du financement de cette opération. Non seulement il y aura étanchéité des financements, mais l'État est également parfaitement dans son rôle et dans sa compétence en mettant en œuvre un tel dispositif.

Je terminerai sur une note d'humour. J'ai entendu, dans le débat, tel ou tel dire que les régions qui aimeraient pouvoir bénéficier d'une telle situation étaient nombreuses.

M. Jean-Christophe Lagarde. C'est vrai !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Nous sommes, pour le Grand Paris, dans une situation stratégique majeure, dont je n'imagine pas qu'elle puisse se reproduire demain pour telle ou telle autre région. Il s'agit d'une décision stratégique très ciblée. C'est très important pour la région, qui n'aura pas à financer cette infrastructure. Quel que soit le président de l'Île-de-France dans dix ou quinze ans,...

M. Jean-Marie Le Guen. M. Copé est candidat !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. ...j'espère que, lors de l'inauguration ou du transfert de l'exploitation de cette infrastructure à la région, il ou elle remerciera l'État, parce que sa collectivité aura reçu, indirectement, un appui considérable. Appui d'ailleurs justifié car la richesse qui se constituera au sein de la région capitale, ce sont les hommes et les femmes de cette capitale qui, pour une très large part, la créeront.

Telle est la réponse que je peux donner, monsieur Caresche, à votre question concernant le financement. J'espère qu'elle est suffisamment claire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

M. Jean-Pierre Schosteck. Très claire !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Le Guen.

M. Jean-Marie Le Guen. Monsieur le secrétaire d'État, je pense que votre réponse n'est pas encore tout à fait claire. Si vous le permettez, essayons d'avancer ensemble, car 21 milliards d'euros, cela intéresse tous nos collègues.

Vous évoquez une valorisation foncière pour 4 ou 5 milliards d'euros tout au plus. Vous connaissez le problème que cela pose, en dehors du caractère aléatoire de ces recettes : alors que l'un de nos principaux sujets de préoccupation est de construire du logement social, il est évident que la valorisation des terrains créera une distorsion défavorable au logement, et singulièrement au logement social.

Par ailleurs, lorsque vous nous annoncez que l'État va augmenter sa dette de 21 milliards d'euros au profit de la région Île-de-France, je suis prêt à entendre ce discours. J'ai

bien compris qu'il y aurait 4 ou 5 milliards de dotation ; or, au regard des finances du pays, cette dotation s'appelle tout simplement un déficit supplémentaire de l'État.

En outre, l'État va emprunter une quinzaine de milliards d'euros ; personnellement, cela ne me choque pas. Toutefois, j'aimerais discerner la politique de l'État, au lendemain du grand emprunt : alors que certains ont trouvé que 35 milliards d'euros, c'était un peu chiche, aller au-delà faisait peur à d'autres. Vous nous annoncez aujourd'hui, pour votre projet, 15 milliards plus 5 milliards, soit 20 milliards, c'est-à-dire que nous faisons les deux tiers du grand emprunt national dans la joie et la bonne humeur. C'est quelque chose d'intéressant, encore faut-il le dire : il s'agit d'un choix de politique économique important du Gouvernement, et qui ne concerne pas uniquement les députés d'Île-de-France.

Puisqu'il y a encore une recette dont vous ne parlez pas exactement, vous bornant à indiquer que ce ne pourrait être une ressource déjà existante en Île-de-France, serait-ce du mauvais esprit de ma part que de vous demander si vous avez l'intention de créer une nouvelle ressource dans la région ? Soyez un peu plus généreux avec nous cet après-midi et dites-nous quel est ce nouvel impôt que vous allez faire peser sur les Franciliens ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Dernière hypothèse, pour tout mettre sur la table : envisagez-vous, au moment où vous rendrez le « grand huit » au STIF, de lui demander une soulte ? Et si c'est le cas, de quel montant ? En outre, qu'est-ce qui vous garantit que le STIF, c'est-à-dire le contribuable francilien et le pouvoir régional, accepte, dans dix ans, de payer ?

Nous avons bien compris que vous étiez volontariste, et je trouve cela bien, cela ne me choque pas. Mais je souhaiterais, s'agissant de sommes qui représentent les deux tiers du grand emprunt, sur lequel il a été vivement débattu un peu partout, que vous nous disiez exactement qui va payer, et quand. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. On y voit un peu plus clair dans cette affaire. Mais les précisions que vous venez d'apporter, monsieur le secrétaire d'État, nous donnent de nouvelles raisons de nous inquiéter.

À vous entendre évoquer la notion d'étanchéité, on a le sentiment qu'il s'agit de réaliser quelque chose – en gros, le « grand huit » – et en même temps de protéger le réseau existant, c'est-à-dire de faire en sorte qu'il n'y ait pas de répercussions sur le financement de ce réseau. Cependant, l'hypothèse inverse peut tout aussi bien s'imposer.

Je m'explique. Faut-il un réseau de transports collectifs plus important, plus performant, modernisé, en région parisienne et dans le périmètre de ce qui s'appellera le Grand Paris ? Bien évidemment !

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Très bien !

M. Pierre Gosnat. Les élus communistes, mais pas seulement eux, d'autres aussi, comme André Santini avec le tramway à Issy-les-Moulineaux, ou les élus départementaux avec le tramway Bobigny-Saint-Denis ou le Trans-Val-de-Marne, ont joué un rôle considérable.

Mme Annick Lepetit. Bien sûr !

M. Pierre Gosnat. Pourtant, en matière de transports la région parisienne est dans une situation de totale asphyxie, incomparable avec ce qui se passe en province. Il y a donc bien un problème, et j'ai eu l'occasion de dire en commission – car, monsieur Paternotte, je participe à ses réunions – que, pour une fois, on considère que ce qu'on fait pour la région parisienne n'est pas fait contre la province.

La question, aujourd'hui, est de savoir si les financements doivent être attachés à un projet spécifique ou plutôt intégrés dans une vision globale de l'amélioration des transports ? L'étanchéité des financements a en effet de quoi nous inquiéter, tous les efforts risquant de porter sur un seul projet.

Je pense, monsieur le secrétaire d'État, que votre conception d'un recours à l'emprunt, sur le modèle du métropolitain de Paris, est juste, car il est normal qu'un grand réseau maillé soit payé sur plusieurs décennies. Mais pourquoi consacrer cet emprunt au seul « grand huit » et non à l'ensemble du réseau maillé ? De même, pourquoi ne pas reprendre les idées développées par la commission Carrez, à laquelle j'ai participé, comme le recours au versement transport ou à la restitution du FARIF ? Vous séparez les choses, et cette étanchéité-là me fait craindre le pire. Vous allez pomper les financements et laisser de côté le réseau ancien.

Cela me fait penser à deux ou trois choses que nous avons connues dans la période récente. Pour répondre à la grande souffrance des transports parisiens, deux ou trois plans ont été élaborés – la ligne 14, la ligne Éole – et on a laissé tomber tout le reste. Pour la création d'Euro-Disneyland, la décision de réaliser onze kilomètres supplémentaires pour permettre à la ligne A de rejoindre Euro-Disneyland a été prise en à peine six ou sept mois. Pendant ce temps, tous les réseaux de transport souffraient. Et j'ai le sentiment que c'est le même problème que nous allons de nouveau rencontrer avec le « grand huit » : vous allez privilégier cette réalisation au détriment de tout le reste.

S'agissant du STIF, il y a certes le problème de la gouvernance, mais vous n'avez pas évoqué le fait qu'il a bien été dit, à l'occasion d'un débat antérieur, que les actifs du STIF seraient transférés à la RATP. Cela n'apparaît plus dans le texte. Mais un amendement propose l'éclatement de la RATP.

Nous sommes donc devant une logique qui nous fait craindre le pire, y compris, à terme, la privatisation du réseau « grand huit ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Richard Dell'Agnola.

M. Richard Dell'Agnola. Je remercie M. le secrétaire d'État de ses explications sur le financement de cette double boucle. Je veux rassurer les esprits chagrins qui s'en inquiètent en leur rappelant ce qui s'est passé en février 2009. Souvenons-nous du plan de relance du Gouvernement : 26 milliards. Nos collègues de l'opposition trouvaient que c'était un peu court, un peu léger, que ce n'était pas suffisant, que cela manquait de souffle. La première secrétaire du parti socialiste a alors sorti son propre plan de relance : 50 milliards. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. François Pupponi. Eh bien, on y est !

M. Jean-Marie Le Guen. Reconnaissez-le !

M. Richard Dell'Agnola. Mes chers collègues socialistes, vous y alliez allègrement avec les milliards ! Nous, nous sommes restés à 26 milliards. Vous, vous auriez dépensé 24 milliards de plus en une année, alors que le plan du secrétaire d'État s'étale sur quarante ans. Cela n'a rien à voir avec le vôtre. Son projet ambitieux comporte, lui, des éléments de sûreté qui devraient vous rassurer.

En Île-de-France, on a passé des années à être en retard dans les transports, à construire comme si c'était du Monopoly, à édifier des quartiers au milieu de rien et à attendre des années que les transports et les services suivent. Pour une fois que l'on fait quelque chose d'intelligent dans cette région, c'est-à-dire qu'on commence par le début en faisant d'abord du transport avant de créer autour les équipements, les centres de loisirs et les activités, je pense que chacun devrait considérer que c'est une bonne méthode.

M. Jean-Pierre Schosteck. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Yves Jégo.

M. Yves Jégo. Il y a beaucoup de sujets de consensus dans ce débat. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que les conditions de transport des Franciliens sont inacceptables et qu'il faut les améliorer. Nous sommes également tous d'accord pour dire que, notamment en période de crise, l'argent investi dans de grands projets d'infrastructures publiques est une dépense utile parce qu'elle permet non seulement de créer de l'emploi et de l'activité, mais aussi de développer la France de l'avenir en lui apportant les équipements dont elle a besoin pour la croissance de demain.

M. Pierre Gosnat. Tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil !

M. Yves Jégo. Richard Dell'Agnola a eu raison de souligner les contradictions du parti socialiste, qui sont savoureuses. Hier, il nous disait que nous ne dépensions pas assez et, aujourd'hui, il nous reproche de dépenser trop. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Roland Muzeau. Vous n'avez rien écouté !

M. Christophe Caresche. Nous, on a lu le rapport Carrez, pas vous, monsieur Jégo !

M. Yves Jégo. Votre notion de la vérité, mes chers collègues, dépend sans doute des débats : quand nous sommes pour dépenser beaucoup, vous êtes pour que l'on dépense moins, et quand nous sommes pour dépenser peu, vous êtes pour que l'on dépense plus. Cela étant, je ne peux pas vous le reprocher : c'est le rôle de l'opposition.

Au-delà des points de consensus que j'ai évoqués, il y a évidemment une divergence sur la méthode. Vous, vous êtes partisans du pot commun : vous proposez de mettre ensemble tous les crédits pour faire de super-financements croisés. Mais nous, nous voyons bien le résultat du travail du STIF depuis plusieurs années : voilà bien la preuve que les financements croisés ne permettent pas d'avancer assez vite...

M. Roland Muzeau et **M. Pierre Gosnat.** Évidemment, l'État ne paye pas sa part !

M. Yves Jégo. ...parce que tout le monde n'arrive pas à se mettre d'accord sur les objectifs. Au bout du compte, c'est le voyageur qui en subit les conséquences car pendant qu'un tel n'arrive pas à accorder sa stratégie avec tel autre, les projets n'avancent pas.

À cet égard, je salue le choix fait par le Gouvernement de prendre une part prépondérante dans le développement de la région Île-de-France en finançant un équipement structurant porteur d'avenir. C'est une première, et nombre d'autres régions nous envient aujourd'hui.

M. Jean-Marie Le Guen. En tout cas, pas chez vous ! En Seine-et-Marne, vous continuerez à faire du vélo !

M. Yves Jégo. Ce financement permettra aux autres acteurs, y compris au STIF, de se concentrer sur leurs compétences. Je souhaite que demain, quel que soit son président, le STIF, dégagé des problèmes désormais pris en charge par l'État dans le cadre du Grand Paris, puisse mieux se consacrer à ce que nous attendons depuis des lustres dans certains territoires tels que la Seine-et-Marne, à savoir de nouveaux trains et des équipements renforcés. Nous peinons à les voir venir parce que ce syndicat est un outil de financements croisés qui ne parvient pas à faire avancer les choses.

M. François Pupponi. Ce n'est pas vrai !

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Il va vraiment falloir lui offrir un exemplaire du rapport Carrez !

M. Yves Jégo. Mes chers collègues, vous auriez intérêt à vous rappeler que si nous avons une divergence sur la méthode, nous sommes d'accord sur les objectifs, et que l'analyse du secrétaire d'État s'appuie sur le constat de ce qui n'a pas marché depuis dix ans dans les tentatives d'amélioration des transports. Il faut faire autrement. C'est ce que vous nous proposez, monsieur le secrétaire d'État, et on devrait tous s'en réjouir.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Il n'y a aucune raison pour ne pas aborder positivement et tous ensemble la question du financement du réseau de transport du Grand Paris.

Tout d'abord, je rappelle que les lignes de force de ce financement ne figurent pas dans le projet de loi. Je comprends, mesdames, messieurs les députés, que vous ayez besoin d'en savoir plus à ce sujet, mais cela relève des lois de finances. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Marie Le Guen. Ce n'est pas budgétaire !

M. Daniel Goldberg. Ce ne sera donc pas dans les lois de finances.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Je pense que vous serez tout de même assez vigilants pour demander chaque année où en est le plan de financement du métro automatique de l'Île-de-France. Cela étant, il est normal que vous me questionniez sur ce point et que je vous réponde.

Par ailleurs, monsieur Gosnat, nous sommes évidemment très attentifs en ce qui concerne le plan de mobilisation de la région. Celle-ci a reçu, à travers le STIF qu'elle gère seul, sans l'État, des compétences en matière de transports. La région détermine sa politique d'investissement et, surtout, sa politique de tarification.

M. Pierre Gosnat. Il y a aussi les contrats de projets, monsieur le secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Il faut donc qu'elle prenne ses responsabilités sur ces deux questions fondamentales.

Mais, comme dans toute région, il y a une variable d'ajustement : il s'agit des contrats de projets État-région. Le Président de la République a déclaré, le 29 avril, de la façon la plus nette, que l'État respectera les engagements qu'il a pris dans le cadre du contrat entre l'État et la région.

M. Pierre Gosnat. Vous parlez bien de la région Île-de-France ?...

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Bien sûr, monsieur Gosnat. Il y a une clause de revoyure l'an prochain, et une rediscussion du contrat dans deux ans. Je puis vous affirmer qu'il n'est nullement dans l'intention de l'État de revenir sur le dispositif existant. Moyennant quoi, chacun, dans le cadre de ses compétences, sera responsable pour mener à bien les missions qui sont les siennes. Il s'agit d'un décroisement des responsabilités clair et net. Je pense que tout le monde y a avantage, en particulier les citoyens.

Monsieur Le Guen, vous savez fort bien que les financements se font par étapes. L'État va réaliser l'opération du métro automatique en treize ans. Les financements seront donc libérés progressivement. On ne va tout emprunter dès le lendemain de la prise de décision ; il faut faire jouer une vaste ingénierie financière. Dès lors, il serait excessif de se livrer par avance à des comparaisons en jonglant avec les milliards d'euros, en disant que 4 plus 16 ça fait 20, donc les deux tiers du grand emprunt : il ne faut pas tomber dans la caricature.

M. Jean-Marie Le Guen. Mais dans les mois à venir, monsieur le secrétaire d'État ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Pour tout vous dire, je ne sais pas encore comment cela va se passer. (*Exclamations et rires sur de nombreux bancs du groupe SRC.*) J'attends les décisions que va prendre d'ici quelques jours le Président de la République, suite au rapport présenté par M. Rocard et M. Juppé.

Par ailleurs, je rappelle que le métropolitain de Paris a été financé sur une période très longue.

M. Jean-Marie Le Guen. Par la ville !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Savez-vous de quand date la dernière annuité de remboursement ?

M. Jean-Marie Le Guen. Absolument : 1943 !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Ne jouez pas au loto, c'est 1973 ! Vous voyez qu'il faut prendre en compte dans ce type de projet de grandes longueurs de temps. C'est dans cet esprit que nous envisageons la question du financement et que nous comptons opérer.

Mesdames, messieurs les députés, je vous propose maintenant de vous apporter les précisions que vous estimerez nécessaires à l'occasion de l'examen des amendements.

M. le président. C'est ce que je m'apprêtais moi-même à suggérer, mes chers collègues, parce que nous avons encore quelque 300 amendements à examiner.

Avant l'article 2, je suis saisi d'un amendement n° 79, tendant à modifier l'intitulé du titre I^{er}.

Mme Annick Lepetit. Défendu !

(*L'amendement n° 79, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Article 2

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Le Guen, inscrit sur l'article.

M. Jean-Marie Le Guen. Il faut travailler avec un minimum de sérieux. L'Assemblée va probablement voter ce projet de loi, et nous allons demander à nos concitoyens de se prononcer avant douze mois sur un réseau de transport. J'ai bien compris que nous n'allions pas décaisser dans les quinze jours l'ensemble des sommes nécessaires, mais nous allons tout de même engager l'autorité de la loi et nos concitoyens dans une opération dont le financement se situe, avant emprunt, aux alentours de 18 milliards d'euros. Dans le même temps, monsieur le secrétaire d'État, vous nous dites que le rapport Carrez est parfait, que le plan de mobilisation est intéressant et vous nous invitez à le mettre en œuvre. Mais outre les 18 milliards estimés par le rapport Carrez, il faut aussi tenir compte de besoins de financement à hauteur de 4 à 5 milliards d'euros. Nous en sommes donc, mine de rien, à 25 milliards d'euros. Est-ce que le Gouvernement assume le coût de l'opération ?

La question se pose bien sûr différemment s'il y a derrière ce projet, une anarque, sous la forme d'un impôt spécial sur l'Île-de-France. (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*) Je ne vous prête pas cette intention, mais nous avons besoin de clarifications. (*Mêmes mouvements.*) Mes chers collègues de l'UMP, pour la plupart d'entre vous, trouver 35 milliards, c'est comme si c'était fait. Aujourd'hui, nous allons engager à peine 25 milliards. Alors soyez logiques avec vous-mêmes : votez-les avec le sourire, avec l'esprit d'entreprise qui est le vôtre !

M. Bertrand Pancher. Eh oui !

M. Jean-Marie Le Guen. Investissez 25 milliards d'euros ! Mais expliquez aussi à nos concitoyens qu'avec ce plan, ce sont 25 milliards d'euros d'emprunt en plus qui vont peser sur l'économie nationale. Voilà tout ce que je vous demande ! Ce n'est pas plus difficile que ça !

M. Yves Jégo. C'est tant mieux pour l'emploi pour les transports en Île-de-France, monsieur Le Guen !

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'abonderai dans le sens de mon collègue, s'agissant de cet emprunt d'un peu moins de 21 milliards qui va s'ajouter aux 35 milliards.

Peut-être suis-je très fatigué, mais je n'ai toujours pas compris ou entendu la réponse du secrétaire d'État à cette question : qui va rembourser cet emprunt ? Pas le STIF, nous a répondu le secrétaire d'État en commission. Pas le budget de l'État non plus, nous a-t-on dit. Alors qui va rembourser cet emprunt ? Puisque c'est la Société du Grand Paris, alors avec quelles recettes ?

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

M. Christophe Caresche. En réponse à l'intervention de M. Jégo, je voudrais expliquer les raisons de cette discussion et de notre demande de précisions.

La question du financement s'est posée dès le début. Pour y répondre, le Président de la République a confié une mission à M. Carrez.

Que dit le rapport Carrez ? Il explique que ce projet doit être articulé avec le plan de mobilisation de la région, ce que le Gouvernement et la commission approuvent, semble-t-il.

Pour ce faire, l'ensemble du programme doit être réalisé en deux étapes, indique le rapport. La première consistera à financer le plan de mobilisation, dont certaines voies compatibles avec le « grand huit », pour un coût évalué à une vingtaine de milliards d'euros. Dans une deuxième étape, il s'agira de financer le reste et donc d'achever le « grand huit ».

Gilles Carrez – qui est aussi rapporteur du budget – explique que ses propositions visent à maîtriser autant que possible le recours à l'emprunt. Effectivement, comme l'a souligné M. Gosnat, il essaie de trouver des recettes – du type versement transport, etc. – pour consolider ce financement.

En revanche, que ce soit en commission ou en séance, le Gouvernement nous dit en substance : « Je ne suis pas du tout le rapport Carrez. Je considère que l'on peut faire tout, tout de suite, et en même temps. »

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. C'est faux !

M. Christophe Caresche. Voilà exactement ce qui nous est présenté. On nous indique que le plan de mobilisation et le « grand huit » seront financés de la même manière et parallèlement.

Souffrez, monsieur le secrétaire d'État, que l'on se pose des questions puisque, dans un rapport, l'un de vos collègues UMP nous explique que votre position n'est pas réaliste. Voilà pourquoi nous demandons au Gouvernement d'éclaircir ce point. Honnêtement, sans le rapport Carrez, peut-être que cette question ne se serait pas posée. Mais le rapport lui-même la soulève ! Il y a un hiatus manifeste entre les conclusions de Gilles Carrez et les déclarations du Gouvernement.

Si l'on nous dit que l'emprunt ne pose pas de problème et que l'on peut y recourir jusqu'à ce qu'il atteigne 95 % ou 100 % du PIB – la tendance sur laquelle nous sommes –, très bien ! Cette majorité restera comme celle qui aura doublé la dette de ce pays.

Mme Claude Greff. C'est faux !

M. Christophe Caresche. Cet emprunt pèsera considérablement sur les générations futures et sur la relance de l'économie française.

M. Richard Dell'Agnola. Et la ville de Paris ?

M. Christophe Caresche. Si vous assumez cela, c'est très bien ! Pour notre part, nous nous posons des questions.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il vaudrait mieux trouver des réponses !

M. Christophe Caresche. Une commission a réfléchi pendant trois mois sur un grand emprunt de 35 milliards d'euros. Maintenant, on nous explique que, derrière le grand emprunt, il y en avait un autre, destiné au Grand Paris et représentant au minimum 15 à 20 milliards d'euros. Souffrez, disais-je, que nous nous posions des questions !

M. Yanick Paternotte. Nous souffrons !

M. le président. La parole est à M. Yves Jégo.

M. Yves Jégo. Visiblement, nous avons un point de désaccord. Les tenants de la comptabilité nous expliquent que nous dépensons trop pour les infrastructures et pour les Franciliens. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*) Les Franciliens jugeront ! Que constatent-ils actuellement ? Que la fiscalité régionale a augmenté de 60 % en cinq ans, sans que le fonctionnement des trains se soit amélioré. C'est la réalité ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

C'est aussi une méthode de comptabilité ! Les Franciliens constatent que de grandes régions dirigées par des socialistes font, elles, des emprunts pour investir dans l'avenir !

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Eh oui, la région Pays-de-la-Loire, par exemple !

M. Yves Jégo. La région Pays-de-la-Loire, pour ne pas la citer,...

M. Jean-Marie Le Guen. Ça tire dans tous les coins ! (*Sourires.*)

M. Yves Jégo. ...vient de faire un grand emprunt, sans se poser les questions que vous venez de soulever mais en réagissant sur le mode : si nous n'investissons pas dans l'avenir, nous oublions nos enfants et nous conduisons le pays à la décroissance. Pour notre part, nous avons confiance en l'avenir et nous pensons qu'il faut investir pour les Franciliens.

Monsieur Caresche, vous qui êtes député de Paris, vous n'avez pas balayé l'argent des habitants de la Seine-et-Marne, de l'Essonne ou du Val-d'Oise quand leurs impôts ont contribué à financer un tramway qui ne leur sert à rien, à hauteur de 200 millions d'euros ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP. – Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

Mme Martine Billard. Bien sûr ! Aucun banlieusard n'utilise le tramway pour venir travailler à Paris...

M. Yves Jégo. Vous étiez bien content d'avoir cet argent et de bénéficier de la solidarité régionale ! Alors soyons cohérent : réjouissons-nous que, pour une fois, l'État considère que l'Île-de-France est la locomotive du pays et qu'il y mette les moyens ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP. – Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous propose d'avancer dans l'examen du texte. Nous n'allons peut-être pas démarrer les régionales maintenant...

M. Roland Muzeau. Vous les avez perdues, de toute façon !

M. le président. N'en rajoutez pas monsieur Muzeau, d'autant que je vous donne la parole pour défendre l'amendement n° 273.

M. Roland Muzeau. Avec l'intervention de mon ami Pierre Gosnat, vous l'aurez compris : nous nous opposons à la logique qui sous-tend la création du réseau prévu à l'article 2.

Relier les seuls pôles de développement jugés stratégiques au cœur de la capitale ne constitue pas un projet cohérent de développement du territoire francilien. Vous devriez pouvoir l'entendre.

Comment accepter que la Défense, Saclay, Roissy et Orly bénéficient d'une desserte rapide et que le reste du territoire francilien soit marginalisé et délaissé, sans que les communes traversées aient leur mot à dire sur le tracé du réseau ?

En petite et grande couronne, certaines villes seront traversées – et seulement cela –, mais leurs habitants ne bénéficieront pas de l'accès à une gare de proximité. Pouvez-vous nous dire en quoi ce réseau destiné en priorité – comme chacun sait – aux voyageurs d'affaires, dont le coût sera supporté par les contribuables, améliorera les trajets de l'immense majorité des salariés souhaitant se rendre sur leur lieu de travail ?

En outre, rien dans ce projet de loi n'assure que ce réseau sera accessible au même tarif que la carte Orange. Êtes-vous prêt à vous engager sur ce point, ou ce réseau sera-t-il réservé aux classes les plus aisées ? Monsieur le secrétaire d'État, je sais que vous nous répondrez avec précision.

La dimension écologique est également la grande absente du réseau ébauché à cet article, car le manque de coordination avéré avec les réseaux de transports en commun existants poussera inévitablement les voyageurs à utiliser encore un peu plus leur voiture.

Vous le savez, un tel chantier risque d'engloutir les financements publics sans répondre à la saturation du réseau de métros et de RER, sans diminuer les retards et l'allongement des temps de trajet dont souffrent les habitants d'Île-de-France.

La question du financement de ce réseau Grand Paris n'est aucunement réglée dans le projet de loi. Et pour cause ! Les propositions du rapport Carrez, dont certaines allaient dans le bon sens, ont tout simplement été mises au placard.

Aucune étude sérieuse ne vient appuyer l'idée d'une plus-value foncière autour des gares, qui serait de nature à financer la construction du réseau. Au contraire, Gilles Carrez a souligné son caractère illusoire et aussi le fait que les dépenses de fonctionnement n'étaient aucunement couvertes.

Le STIF sera ainsi condamné à financer une infrastructure qu'il n'a pas souhaitée, et qui pourrait mettre en péril son équilibre financier.

Monsieur le secrétaire d'État, pour financer la construction et l'exploitation du réseau, le Gouvernement ira prendre dans les poches des collectivités territoriales et des usagers. Cela nous semble inéluctable.

Les élus et les habitants craignent que ce projet concurrent du plan de mobilisation de la région ne justifie un désengagement financier de l'État. Malgré les engagements pris, le Gouvernement persiste à bloquer son concours au plan de modernisation des transports qui a été accepté, y compris par les départements gérés par vos amis.

Les Franciliens ne sont pas dupes : ils comprennent que cela va leur valoir plusieurs années supplémentaires de cette éternelle galère des transports.

Il n'est pas acceptable que le Syndicat des transports d'Île-de-France, compétent pour l'organisation des transports depuis l'ordonnance de 1959, soit totalement écarté de la conception de ce réseau. Son expérience et son savoir-faire sont indispensables pour parvenir à un maillage cohérent de la région.

Nous refusons qu'un schéma de transport indépendant de celui existant soit décidé arbitrairement par la Société du Grand Paris. C'est l'assurance d'un réseau de transport inefficace, mais surtout injuste.

Pour empêcher l'instauration d'un système de transport inique, coûteux et qui ne répond pas aux besoins des habitants, je demande la suppression de l'article 2. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et SRC.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Je commence à comprendre pourquoi c'est M. Muzeau qui a pris la parole sur cet amendement et non pas M. Gosnat : leurs exposés comportent des contradictions et des paradoxes.

On pourrait comprendre qu'un élu des Hauts-de-Seine défende cette position mais, parmi les signataires se trouve M. Gosnat, élu émérite d'une très importante ville du Val-de-Marne et président de l'association des maires du département.

L'exposé des motifs de l'amendement indique que « le projet de tracé du réseau de transport du Grand Paris ne correspond pas à un développement des territoires harmonieux socialement, économiquement et écologiquement ».

Depuis des années, les élus du Val-de-Marne condamnent le fait que l'Ouest de la région soit toujours privilégié par rapport à l'Est. Au contraire, le projet actuel va essayer de rééquilibrer un peu les choses, en développant sur les territoires de l'Est, un métro circulaire qui va se mailler avec les lignes transversales conduisant à Paris.

Ainsi, grâce au système de maillage, les habitants du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne pourront se rendre sur leur lieu de travail, souvent situé dans les départements de l'Ouest, notamment dans les Hauts-de-Seine.

Outre ce paradoxe, je trouve que les propos de M. Gosnat recèlent une contradiction. On ne peut pas approuver ce projet de « grand huit » en demandant même d'aller plus loin, tout en présentant immédiatement un autre amendement qui propose de remettre totalement en cause la création de ce réseau de transport public.

M. Roland Muzeau. Tel qu'il est conçu !

M. le président. M. Gosnat va vous répondre, monsieur Bénisti, puisque vous l'avez sollicité.

M. Roland Muzeau. Et même provoqué !

M. Pierre Gosnat. J'ai au moins un droit de réponse aux propos de M. Bénisti !

Un tracé est envisagé dans le Val-de-Marne – même si rien n'est totalement définitif – après le rapprochement opéré entre les services de M. Blanc et ceux du département. Il fait bien apparaître la différence – ou la contradiction – qui existe entre le projet du métro Grand Paris et ce qui était envisagé pour Orbyval. Alors qu'Orbyval prévoit au moins quinze gares dans le Val-de-Marne, le réseau de M. Blanc n'en programme que quatre !

Cela confirme notre analyse : dans certaines villes, les habitants du Val-de-Marne, comme ceux des Hauts-de-Seine, vont voir passer les trains ! En revanche, les lieux que vous qualifiez de stratégiques seront desservis.

Disons, pour rester chez nous, monsieur Bénisti, que des quantités d'habitants du Val-de-Marne n'auront pas de gare chez eux, et pourtant ils auront payé toutes les infrastructures. Vous êtes pris en flagrant délit de mensonge !

M. Roland Muzeau. Ou de méconnaissance !

M. Pierre Gosnat. Admettons.

M. Patrick Braouezec. C'est M. Calmégane qui mentait hier !

(L'amendement n° 273, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 66.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Nous allons poursuivre dans la même veine. J'ai écouté M. Jégo avec attention pour essayer de comprendre ses propos, mais je constate qu'il est parti après la polémique.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Nous sommes là, nous !

M. Daniel Goldberg. C'est vrai qu'avant ce débat, il n'était pas encore arrivé. C'est un peu compliqué de discuter avec lui.

M. Éric Raoult. Il est à La Courneuve ! *(Sourires.)*

M. Daniel Goldberg. Peut-être ! Il y sera bien accueilli, comme vous Éric Raoult !

M. Jean-Christophe Lagarde. Quel donneur de leçons ! Quelle inélégance !

M. Daniel Goldberg. Pas du tout, je lui réserverai le meilleur accueil !

M. le président. Allez-y, monsieur Goldberg, présentez votre amendement.

M. Daniel Goldberg. Les différentes interventions, y compris celle de M. Bénisti à l'instant, montrent qu'il est nécessaire d'envisager globalement l'ensemble du réseau de transport francilien. Qu'il y ait des opérateurs différents, nous l'approuvons et l'avons répété depuis le début des débats ; que l'État stratège, selon l'expression désormais consacrée, prenne ses responsabilités, très bien ; que la région Île-de-France et les départements conçoivent un plan de mobilisation, tant mieux : au moins ce plan sera-t-il financé. Mais l'essentiel, et l'objet du présent amendement, est que ces acteurs rapprochent leurs points de vue.

Pour répondre à M. Jégo, nous devons tous nous accorder sur le fait que le projet de loi ne concerne ni la ligne 14, ni la ligne 4, ni la ligne 11, ni le T1, ni la ligne 13, ni le barreau de Gonesse, ni la tangentielle Nord, ni l'ensemble des opérations inscrites au CPER, ni l'amélioration du RER. M. le secrétaire d'État vient de nous le confirmer : M. Jégo pourra le vérifier.

Par ailleurs, la réflexion sur la concordance des réseaux – celui de l'État stratège cher à M. Blanc et le réseau actuel, dont les Franciliens ont le plus besoin – a été menée par la mission Carrez et l'ensemble des parlementaires, parmi lesquels Jean-François Lamour, que j'aperçois dans notre hémicycle. Nous avons travaillé sur ladite concordance mais aussi, indépendamment du tracé, sur le nombre de gares : il est en effet souhaitable que les habitants sachent où s'arrêtent les rames qu'ils voient passer dans un tunnel ou sur les voies aériennes.

Quant au financement, vous venez de dire, monsieur le secrétaire d'État, que vous espériez que l'emprunt débattu au sein de la commission Rocard-Juppé y contribue un peu *(Dénégations de M. le secrétaire d'État)*, mais peut-être me corrigerez-vous sur ce point. Reste que, en attendant l'emprunt de 17 milliards d'euros, 3 ou 4 milliards manquent à l'appel dans l'immédiat : où trouver cette somme, si elle ne vient ni du grand emprunt ni, comme vous l'avez indiqué, du budget de l'État ?

Le troisième point a trait au phasage. Puisqu'il y a plusieurs responsables, les différentes opérations, chacun le reconnaît, ne pourront être réalisées en même temps, notamment en ce qui concerne l'ingénierie et la mise en œuvre. La mission Carrez y avait également réfléchi.

Enfin, au cours de cette réflexion qui, cet été, a réuni pendant plusieurs mois des parlementaires de tous bords, ainsi que la région et l'État, nous avons estimé que les investissements devaient initialement se chiffrer à 24 milliards d'euros et, pour le fonctionnement conjoint des deux réseaux – point sur lequel le projet de loi fait complètement l'impasse –, à 19 milliards.

Nous devons donc penser les deux dispositifs ensemble. M. le secrétaire d'État a déclaré en commission que les engagements du CPER actuel seraient tenus, ce qui est d'ailleurs – mais peut-être sommes-nous un peu naïfs – la moindre des choses pour un document signé par l'État. Mais une fois ce contrat échu, l'État renouvellera-t-il le même engagement en faveur du réseau actuel jusqu'en 2020 ou 2025 ? Compte tenu des incertitudes qui pèsent déjà, monsieur le secrétaire d'État, sur le financement du réseau de transport de votre projet, nous n'en savons rien.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

L'article 1^{er}, monsieur Goldberg, ne concerne pas la modernisation du réseau actuel mais la création d'un nouveau réseau.

S'agissant par ailleurs de la mobilisation pour les transports en Île-de-France, il me semble que M. le secrétaire d'État vous a déjà répondu.

Enfin, l'interconnexion entre les réseaux est prévue à l'article 2, alinéa 3, dont je rappelle les termes : « Ce réseau est interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France. » Cet alinéa peut d'ailleurs être amélioré.

(L'amendement n° 66, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 88.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous avons passé du temps à débattre du financement ; aussi, compte tenu du temps global, allons-nous accélérer un peu. Si, monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez partiellement répondu sur l'infrastructure, vous ne l'avez pas du tout fait sur l'exploitation, d'où notre insistance sur le rôle du STIF, que nous souhaitons voir associé dès le début au projet.

S'agissant précisément de l'exploitation, l'amendement propose de substituer aux mots : « métro automatique », les mots : « mode de transport », expression moins contraignante. Puisque je ne reprendrai pas la parole sur cette question, j'indique dès à présent que les amendements déposés par Yves Cochet vont dans le même sens. Certes, le Gouvernement n'a pas écrit : « métro souterrain », mais le thème est sujet à polémiques. En acceptant l'amendement, monsieur le secrétaire d'État, vous feriez preuve d'ouverture, notamment à l'égard des propositions des architectes.

(L'amendement n° 88, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suppose, monsieur Cochet, que vous ne considérez pas votre amendement n° 44 défendu, bien que Mme Lepetit vous ait invité à avancer... *(Sourires.)*

M. Yves Cochet. Notre crédit temps est inférieur à celui de nos collègues socialistes, monsieur le président ; néanmoins, si j'approuve l'amendement de Mme Lepetit, le nôtre a sa spécificité. Nous proposons d'insérer, après le mot : « automatique », les mots : « de surface ». Vous avez réuni il y a quelques mois, monsieur le secrétaire d'État, des architectes choisis pour leurs qualités de visionnaire. Et notre collègue Pierre Gosnat expliquait que les habitants du Val-de-Marne en seraient réduits à regarder passer les trains ; en fait, il n'est même pas sûr qu'ils les voient ! *(Rires sur les bancs des groupes GDR et SRC.)*

M. Pierre Gosnat. Vous avez raison !

M. Patrick Braouezec. Sauf les mineurs de fond !

M. Yves Cochet. Peut-être, en effet !

Des architectes aussi connus que Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Roland Castro ou David Mangin, qui ont reçu des prix internationaux, ont plaidé en faveur de voies aériennes, qu'il s'agisse du métro ou même, de préférence, de tramways et de bus à circulation rapide, ce qui va tout à fait dans le sens de ce que disait Mme Lepetit : « Blanc », il s'agit de vous, monsieur le secrétaire d'État, « nous a expliqué qu'en passant en souterrain, il éviterait les procédures d'enquête publique qui allongent les délais de réalisation. » Évidemment : le sous-sol est propriété de l'État, contrairement aux terrains de surface, qui appartiennent en général aux habitants ou aux communes. Bref, si c'est là tout votre argument, il est un peu spéieux. « Il éviterait aussi les grèves », poursuivent les mêmes architectes, « puisque son métro automatique serait sans conducteur. » Mais avec cet autre argument, attendez-vous au pire ! *(Rires.)*

M. Christian Jacob, *président de la commission du développement durable.* Tout à fait !

M. Yves Cochet. Les architectes ont aussi dénoncé l'enfouissement de la rocade : « On n'enterre pas les gens pour les faire voyager », a ainsi déclaré Jean Nouvel. Selon l'urbaniste Michel Cantal-Dupart, « c'est une hérésie de vouloir faire des métros en tunnel quand on peut se déplacer à l'air libre ». « Pour se sentir appartenir à une métropole, il faut pouvoir la découvrir quand on la traverse », résume quant à lui l'urbaniste Jean-Marie Duthilleul.

À supposer que votre métro automatique voie le jour – j'ai parié avec vous que, pour des raisons que je rappellerai si cela peut amuser, on n'en verrait pas la moindre trace en 2015 –, ce sera une sorte de tube ou de catapulte, que je refuse ! *(Rires.)*

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

M. Yves Albarello, *rapporteur.* Défavorable.

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

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

J'ai eu la curiosité, monsieur Cochet, de consulter des archives relatives à la création du métropolitain au début des années 1900. Pendant plus d'un an, une vaste polémique a enflammé la presse de l'époque – laquelle n'était certes pas aussi abondante qu'aujourd'hui –, sur le thème : Nous n'avons pas fait la Révolution française pour que les citoyens soient transportés comme des taupes !

Vous voyez que, si le temps a passé, les arguments restent les mêmes. (« *Eh oui !* » sur *quelques bancs du groupe UMP.*) Aujourd'hui, chacun, y compris s'il défend les écosystèmes, utilise le métro sans arrière-pensée.

(L'amendement n° 44 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 48.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Après avoir lu des études de la direction régionale de l'équipement en Île-de-France, nous souhaitons supprimer les mots : « de grande capacité » à l'alinéa 1 de l'article.

Selon vos prévisions, monsieur le secrétaire d'État, trois millions de Franciliens utiliseront le futur métro ; mais ce chiffre est très incertain, la ligne envisagée devant bien davantage relier des centres d'activité que les domiciles aux lieux de travail, de loisir et aux commerces. Elle ne concerne donc que très partiellement la vie réelle des gens, et d'ailleurs, parmi eux, des usagers internationaux plus que des Franciliens.

Selon la direction régionale de l'équipement en Île-de-France, le projet gouvernemental donnerait donc plutôt raison à l'auteur de l'ouvrage *Paris et le désert français*. Il serait préférable de rechercher la complémentarité avec d'autres régions plutôt que la concurrence.

J'ajoute que le futur métro, à supposer qu'il existe, roulera, d'après ce que nous en savons, sur pneus : il ne sera donc pas fiable aux infrastructures nationales ou régionales existantes. Ce système nous semble fermé, sans connexion : sa capacité de desserte n'est pas optimale.

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

M. Yves Albarello, *rapporteur.* Défavorable.

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

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État.* Je note que les députés Verts préfèrent un métro de petite capacité. *(M. Yves Cochet rit.)* Avis défavorable.

(L'amendement n° 48 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 89.

Mme Annick Lepetit. Défendu.

(L'amendement n° 89, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 90 est-il également défendu, madame Lepetit ?

Mme Annick Lepetit. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 90, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 91.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Le sujet a déjà été abordé, mais il faut y insister. Précisons clairement que les pôles urbains comprennent « notamment ceux enclavés », qui ne doivent jamais être oubliés.

Cette précision a été apportée à l'article 1^{er} ; il serait bon de faire de même à l'article 2, selon les vœux mêmes du rapporteur.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Je serais volontiers favorable à l'amendement ; qu'en pense le Gouvernement ?

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Nous adhérons, monsieur Pupponi, à cette idée essentielle. Je suis donc favorable à votre amendement, sous réserve de le rectifier en insérant, après les mots « en rocade qui », les mots : « en participant au désenclavement de certains territoires » à l'alinéa 1 de l'article.

M. François Pupponi. Très bien, j'en suis d'accord.

M. le président. Il serait plus simple de considérer que les auteurs de l'amendement n° 91 le retirent et que le Gouvernement en a déposé un nouveau.

M. François Pupponi. Nous sommes d'accord !

(L'amendement n° 91 est retiré.)

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 350 du Gouvernement, ainsi libellé : « À l'alinéa 1, après la première occurrence du mot : “qui”, insérer les mots : “, en participant au désenclavement de certains territoires.” »

(L'amendement n° 350, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 11.

La parole est à M. Gérard Gaudron.

M. Gérard Gaudron. Cet amendement vise à préciser la place importante du réseau francilien, notamment des RER et des transiliens, dans les déplacements du futur réseau de transport grand public du Grand Paris vers les aéroports parisiens et les différents pôles de la région Île-de-France.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable. Votre intention est louable, monsieur le député, mais, dans la mesure où il s'agit d'un projet d'intérêt national, il ne m'apparaît pas opportun de citer dans la loi les transports franciliens. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Comme le rapporteur, je suis défavorable à cet amendement.

M. le président. Le retirez-vous, monsieur Gaudron ?

M. Gérard Gaudron. Oui, monsieur le président.

(L'amendement n° 11 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 193.

La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Cet amendement précise que « 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 existant, défini par le syndicat des transports d'Île-de-France ».

Le projet de loi prévoit que le nouveau réseau de transport sera un jour transféré au STIF, mais ne fournit aucune indication sur la politique tarifaire qui sera menée ensuite. Nous souhaitons donc y inscrire la nécessité ou l'obligation de rendre ce nouveau réseau accessible à tous, grâce à un système de tarifs communs, semblable à celui en vigueur. Il ne doit pas être totalement indépendant et déconnecté du réseau traditionnel.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable. Nous partageons le souci fort louable de garantir une tarification accessible à tous, mais je rappelle que cette compétence revient au STIF, et qu'il ne faut pas l'en dessaisir.

Au demeurant, cette proposition n'a pas sa place dans le projet de loi.

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

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

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le président, pour que le réseau ait, comme le prévoit le projet du Gouvernement, 3 millions de passagers, il faudra bien que ses tarifs soient accessibles : nous ne trouverons pas 3 millions de Franciliens riches ou, au moins, susceptibles de dépenser des sommes exagérées pour se déplacer.

L'amendement propose d'inscrire la politique tarifaire du réseau de transport « dans le zonage tarifaire existant ». Or ce zonage me paraît totalement inéquitable. Aujourd'hui, en Île-de-France, à cause des décisions du STIF, ceux qui bénéficient du réseau le plus dense, dans Paris *intra muros*, paient moins cher que ceux de la grande couronne, qui doivent se contenter du réseau le moins dense.

M. Éric Raoult. Et le STIF, c'est la gauche !

M. Jean-Christophe Lagarde. Il y a là deux raisons de voter contre cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Martine Billard.

Mme Martine Billard. Certes, la question de la définition du zonage actuel se pose, mais le Gouvernement pourrait au moins s'engager verbalement à ce que le réseau du Grand Paris soit inscrit dans la politique tarifaire du STIF. Ce nouveau métro sera-t-il hors tarifs du STIF, en cas de délaga-

tion au privé, ou restera-t-il dans le cadre des tarifs du STIF ? Cela aura des conséquences non seulement pour les salariés censés prendre ce métro pour aller travailler dans les pôles de compétitivité, et qui risquent de payer plus cher, ou pour les entreprises, qui verront augmenter le versement transport et la prise en charge de la moitié du prix du passe Navigo, mais aussi pour la région Île-de-France, qui finance des tarifs sociaux. Cela en aurait même pour le STIF, qui met en place des tarifs jeunes.

Il serait donc important que nous sachions ce que sera la politique tarifaire, ce que fera le Gouvernement. Ces tarifs seront-ils inclus dans les tarifs du STIF ?

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Vous comprendrez que nous n'ayons nullement l'intention de traiter ici la question de la tarification. Le dispositif que nous mettons en place doit permettre, lorsque l'infrastructure sera réalisée, de transmettre au STIF l'exploitation du réseau pour garantir son unité de fonctionnement. La question ne se pose donc pas. C'est le STIF, autorité organisatrice des transports, qui déterminera le mode de fonctionnement du réseau.

Quant à la Société du Grand Paris, dans la mesure où c'est elle qui aura emprunté, elle conservera la propriété de l'infrastructure pendant treize ans, jusqu'au remboursement total de la dette.

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. À vous entendre, la question que nous posons serait sans objet. Nous avons tout de même une expérience en la matière. Ainsi, le réseau Orlyval, lancé par M. Giraud et le groupe Matra, a été ensuite donné à la RATP, inséré dans le réseau général, mais avec des tarifs particuliers. Nous avons bien des raisons de penser qu'un tel processus pourrait se reproduire aujourd'hui avec le « grand huit ». Nous avons besoin de savoir si nous parlons bien d'un réseau avec unicité des tarifs, car nous n'avons reçu aucune assurance à ce sujet.

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

M. Daniel Goldberg. M. le secrétaire d'État a proposé en commission que le STIF, autorité des transports en Île-de-France, récupère l'exploitation du réseau une fois que celui-ci aura été construit, la Société du Grand Paris prenant à sa charge la dette de l'emprunt. Mais nos collègues du groupe GDR, prolongeant mon intervention de tout à l'heure, attirent l'attention sur la nécessité de prendre en compte, en amont, la réalité des coûts de fonctionnement. Ce que dit le Gouvernement, en effet, c'est que, quels que soient les coûts de fonctionnement du nouveau réseau de transport, ce sera au STIF de fixer le prix du ticket. Jean-Christophe Lagarde ne me contredira pas : on connaît le prix maximal que l'usager francilien peut mettre pour emprunter un réseau de transport. Si l'on ne veut pas qu'en raison d'un tarif à l'unité trop élevé, ce nouveau réseau ne bénéficie qu'à une partie de la population, il faut bien que nous définissions, à l'avance, les coûts d'exploitation, et que ce ne soit pas le seul STIF qui en porte la responsabilité vis-à-vis des usagers.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Monsieur Gosnat, je connais bien l'exemple que vous avez évoqué, puisque c'est moi, en tant que président de la RATP, qui ai racheté, pour un franc symbolique, le réseau Orlyval. Il était en effet dans une situation catastrophique.

M. Pierre Gosnat. Vous avez racheté des dettes !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Non, pas du tout !

M. Pierre Gosnat. Des risques !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Non, rien : un franc symbolique.

Mais cela n'a rien à voir avec ce que je vous ai dit précédemment. En l'occurrence, il s'agissait de la RATP, qui peut ensuite faire la péréquation qu'elle veut par rapport à ses différentes catégories de lignes. Pour ce qui est du nouveau réseau, lorsque l'infrastructure aura été réalisée, elle sera transmise, dans son exploitation, à l'autorité organisatrice des transports. C'est donc elle qui décidera en totalité du fonctionnement du réseau et des tarifs à appliquer.

Monsieur Goldberg, je voudrais préciser que, même si l'infrastructure est transmise au STIF, ce n'est pas le STIF qui supporte l'emprunt : c'est la Société du Grand Paris.

M. Daniel Goldberg. Vous ne parlez que du fonctionnement : qu'en sera-t-il de la liaison entre les coûts d'exploitation et les tarifs voyageurs ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Tout cela sera précisé au fur et à mesure de l'avancée du projet, mais je puis déjà vous donner une indication : dans les systèmes de réseaux automatiques – ligne 14 ou ligne 1 –, les coûts d'exploitation sont nettement plus faibles que dans les systèmes traditionnels de transport.

(L'amendement n° 193 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 92.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Cet amendement, soucieux de préciser le travail effectué en commission, prévoit que le réseau de transport existant devra bénéficier de financements dédiés de l'État, pour l'actuel CPER et pour les CPER suivants.

J'entendais tout à l'heure que les autres régions vont envier l'Île-de-France. J'espère bien qu'elles n'auront pas à regretter ce métro ni à déplorer que l'État ne puisse plus payer son écot pour participer, dans le cadre des CPER, à la modernisation de leurs propres réseaux.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Nous avons déjà traité la question. L'alinéa 2 de l'article 2 est on ne peut plus clair à cet égard : « La réalisation de ce nouveau réseau de transport doit avoir un financement indépendant de celui des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France. Elle est coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en Île-de-France. » L'amendement est donc satisfait.

(L'amendement n° 92, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 107.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement prolonge le précédent. Après la discussion que nous avons eue en commission, nous avons amendé l'article 2 en posant le principe d'un

financement indépendant, ce qui nous semble la moindre des choses. Avec l'amendement n° 107, nous spécifions que les crédits des contrats de projets État-région ne doivent pas être siphonnés par le nouveau métro. Il nous paraît d'autant plus prudent de le préciser que, tout à l'heure, lorsque nous avons parlé du financement de l'infrastructure, le secrétaire d'État nous a répété ce qu'il avait dit en commission : le contrat de projets État-région ne sera pas touché.

Par conséquent, autant l'inscrire dans la loi ; cela nous paraît conforme aux propos du ministre. Celui-ci nous répond, nous donne un certain nombre d'indications, même s'il ne répond pas tout à fait à toutes les questions s'agissant du financement. J'ai bien entendu, s'agissant de l'exploitation, qu'un métro automatique coûte moins cher qu'un métro avec des conducteurs ; c'est vrai, je pense d'ailleurs que le personnel de la RATP doit l'entendre.

Cela dit, les contrats de projets État-région engagent des sommes considérables. Un montant de 25 millions d'euros est ainsi affecté au financement des études concernant la « désaturation » de la ligne 13. Je voudrais savoir, monsieur le secrétaire d'État, si cela ne concerne que ces études ou si cela inclut également, en partie, le coût d'études sur la ligne 14 devant aller jusqu'à Roissy, étant entendu, par ailleurs, que l'État a pris d'autres engagements pour desservir Roissy.

(L'amendement n° 107, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 346 et 195, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour défendre l'amendement n° 346.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. À la première phrase de l'alinéa 2, je propose que l'on substitue aux mots « indépendant de celui » les mots « identifié, préservant le financement. »

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat, pour défendre l'amendement n° 195.

M. Pierre Gosnat. Il est défendu.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. L'amendement n° 346 du Gouvernement n'a pas été examiné en commission. J'y suis personnellement résolument défavorable, car ce n'est pas, à mon avis, un amendement de précision rédactionnelle, et la portée du texte de la commission est plus grande.

Je suis également défavorable à l'amendement n° 195 de M. Gosnat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 195 ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Avis défavorable.

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

M. Daniel Goldberg. Pour rapprocher les points de vue respectifs du Gouvernement et de sa majorité (*Sourires*), je proposerai un sous-amendement à l'amendement du Gouvernement, remplaçant le mot « identifié » par le mot « indépendant ».

M. Christophe Caresche. C'est ceinture et bretelles !

M. le président. Je suis donc saisi d'un sous-amendement oral de M. Daniel Goldberg à l'amendement n° 346.

M. Christophe Caresche. Peut-on savoir pourquoi le Gouvernement a présenté cet amendement ?

M. le président. La parole est à M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. S'agissant de l'amendement du Gouvernement, je préfère que l'on s'en tienne au texte de la commission qui me paraît beaucoup plus sécurisant. Je vous rappelle que nous avons eu ce débat en commission, et que nous avons alors ajouté « un financement indépendant ».

Certains de nos collègues craignent effectivement que le « Grand Huit » soit financé sur des fonds déjà affectés à d'autres moyens de transports. La précision apportée permet d'identifier clairement le financement du « Grand Huit » et d'empêcher que l'on utilise au bénéfice de ce dernier des fonds ayant vocation à financer d'autres moyens de transports.

Ainsi, le « Grand Huit » aurait son propre financement et l'existant serait totalement préservé. La formulation « identifié, préservant le financement » ne nous indique pas jusqu'à quel niveau le financement de l'existant est préservé. La précision « indépendant » cloisonne clairement les financements et évite toute ambiguïté. En effet, les transports existants, tant dans la grande couronne que dans la petite couronne ou dans Paris *intra muros*, ont toujours besoin de financement et l'un ne peut se substituer à l'autre.

C'est pourquoi je vous propose de vous en tenir au texte de la commission.

M. le président. Vous émettez donc un avis défavorable sur le sous-amendement qui vient d'être présenté.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. C'est un avis défavorable sur l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Je vous demandais l'avis de la commission sur le sous-amendement présenté par M. Goldberg.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Défavorable, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ce même sous-amendement ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Avis défavorable.

(Le sous-amendement oral de M. Goldberg n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'ai un peu de mal à suivre.

Nous sommes tous d'accord pour dire que nous ne voulions pas que les financements, par exemple des CPER, viennent abonder le financement du « Grand Huit » et qu'il fallait deux financements indépendants.

Cependant, un financement indépendant n'empêche pas l'État d'affecter ailleurs ce qu'il n'affecte pas au financement du CPER (*Mouvements sur les bancs du groupe SRC*) ; « indépendant », cela signifie que le financement prévu pour le CPER ne peut servir à celui du « Grand Huit »,

mais rien n'empêche l'État de moins abonder le financement du CPER, au profit de celui d'un autre mode de transport. Cela se déduit de la lettre du texte.

En revanche, préciser que le financement indépendant préserve le financement des infrastructures existantes, cela rassure doublement : le financement doit être indépendant et, en plus, il doit préserver. Le Gouvernement doit donc abonder les financements du CPER.

Je préfère, pour ma part, une protection double.

M. Jean-Christophe Lagarde. Trop tard !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. Pour la clarté des débats, je préfère que l'on s'en tienne à la formulation retenue par la commission.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Sur le fond, il n'y a strictement aucun problème.

Les services du Gouvernement, après analyse de la portée juridique du terme « indépendant », estiment que la rédaction que nous proposons par cet amendement est plus sûre que celle du texte de la commission. C'est pourquoi nous avons parlé d'amendement de précision rédactionnelle.

Cela dit, il vous appartient, mesdames, messieurs les députés, de vous prononcer.

(Les amendements n° 346 et 195, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 13, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 331.

La parole est à M. le président de la commission du développement durable, pour défendre l'amendement n° 13.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Cet amendement s'inscrit dans la même logique de renforcement et d'amélioration des réseaux existants. Comme j'ai eu l'occasion de le dire il y a un instant, tout le monde s'accorde à dire que, au-delà de la nécessité du métro automatique, s'impose celle de conforter et de continuer à améliorer l'ensemble des réseaux de transport, qu'ils soient à Paris *intra muros*, en petite couronne ou en grande couronne.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour défendre le sous-amendement n° 331.

M. Yves Albarello, rapporteur. Toujours dans le souci d'améliorer la lisibilité et l'écriture du texte,...

M. Roland Muzeau. Il y a du boulot !

M. Yves Albarello, rapporteur. ...je propose de supprimer le mot « autres » de l'amendement n° 13.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 331 et l'amendement n° 13 ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Avis favorable.

M. Daniel Goldberg et plusieurs autres députés du groupe SRC. Il y a un autre amendement sur le même point !

M. le président. Patientez, mes chers collègues, l'examen de l'amendement n° 94 rectifié vient ensuite. Faites-moi confiance !

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Il y a, à mon avis, une petite confusion. Le sous-amendement n° 331 modifie en effet l'alinéa 4, tandis que l'amendement n° 13 modifie l'alinéa 2. Ce n'est pas cohérent !

Il serait, en revanche, cohérent d'adopter l'amendement n° 94.

M. le président. Comme vous le souffle M. Lagarde, le sous-amendement n° 331 modifie l'alinéa 4 de l'amendement n° 13 et non de l'article.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je suis défavorable à l'amendement n° 13 s'il demeure ainsi rédigé, et je voudrais attirer l'attention du président de la commission sur un point.

Le texte initial mentionnait « les autres réseaux de transport public en Île-de-France ». Ayant supprimé « en Île-de-France », vous parlez désormais des transports publics dans toute la France.

Je présente donc un sous-amendement oral, monsieur le président, tendant à ajouter les mots « en Île-de-France » après les mots « transport public ». À défaut, c'est l'ensemble de la France qui est concernée par le texte de loi que nous sommes en train d'examiner.

M. Roland Muzeau. Le Grand Paris va jusqu'au Havre, maintenant !

M. le président. J'entends bien ce que vous dites, cher collègue. Cependant, il y a des limites aux sous-amendements oraux en séance.

Je vous propose donc que nous en restions aux textes tels qu'ils sont rédigés. Laissons à la navette le soin de régler les problèmes. Elle est faite pour cela.

Plusieurs députés du groupe SRC. Il n'y en aura pas !

M. le président. C'est donc la commission mixte paritaire qui se penchera sur ces problèmes. C'est aussi une navette, même si c'est une navette raccourcie.

(Le sous-amendement n° 331 est adopté.)

(L'amendement n° 13, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 94 rectifié tombe.

Je suis saisi d'un amendement n° 196.

La parole est à M. Patrick Braouezec.

M. Patrick Braouezec. Pour nous permettre de reprendre nos esprits et laisser de côté l'aspect technique des choses, je vais tenir un discours un peu plus politique et répondre à M. Bénisti. Tout à l'heure, j'ai cru comprendre qu'il essayait d'opposer les territoires lorsqu'il disait à M. Muzeau et à M. Gosnat : « Malgré ce que vous dites, vous êtes bien contents que tout cela se passe sur votre territoire. » Monsieur Bénisti, vous me faites penser à une journaliste

qui, lors d'une interview, il y a quelques jours, affirmait qu'en tant que président de Plaine Commune, je ne pouvais qu'être content du projet de loi relatif au Grand Paris.

M. Jean-Christophe Lagarde. Ah oui !

M. Patrick Braouezec. Je lui ai expliqué une, deux, trois fois, peut-être même quatre, que les choses n'étaient pas aussi simples et que, dans le cadre de ce projet de loi, il fallait savoir manier la dialectique et tenir compte de la complexité. La première difficulté réside dans le titre même du texte, comme je l'ai souligné dans mon intervention lors de la discussion générale. Si le Grand Paris ne se limite qu'au « Grand Huit » et à ce réseau de transport, il ne répond pas à nos attentes, aux uns et aux autres, sur les bancs de cet hémicycle.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Nous sommes d'accord !

M. Patrick Braouezec. L'intitulé est donc mauvais. Si le Grand Paris n'est que le développement de quelques pôles économiques, ce n'est pas celui que nous souhaitons, au moins sur nos bancs. Car nous attendons d'un Grand Paris ou d'un Paris Métropole qu'il soit réducteur des inégalités sociales et territoriales. Or nous sommes loin du compte ! J'ai expliqué à cette journaliste que quand bien même nous serions un des pôles économiques retenus, si le cluster que l'on nous propose se concentre sur Saint-Denis Pleyel en ignorant le reste du territoire de Plaine Commune, cela irait à l'encontre du projet que nous avons construit avec les Verts et avec les habitants pour assurer à ce territoire un développement harmonieux. Vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, puisque cela fait partie du débat que nous avons aujourd'hui autour du contrat territorial – j'y reviendrai à l'occasion des amendements que nous avons déposés sur ce sujet. C'est une question clé du projet de loi.

Voilà ce que je voulais vous dire, monsieur Bénisti, car il se peut qu'au cours du débat, vous – ou d'autres – reveniez sur l'idée que nous n'avons pas à nous plaindre, puisque vous faites beaucoup pour nous ! En réalité, c'est plus compliqué que cela.

J'en viens à notre amendement n° 196. Nous nous félicitons qu'il y ait eu une évolution par rapport au texte initial, avec la coordination entre le réseau du Grand Paris et le plan de mobilisation de la région Île-de-France. Il serait anormal d'envisager que le réseau du Grand Paris se substitue ou ignore ce plan de mobilisation qui apportera, au quotidien et dans un futur proche, des améliorations substantielles. C'est pourquoi nous proposons que la réalisation du réseau de transport du Grand Paris soit non seulement coordonnée, mais aussi conditionnée à la mise en œuvre de ce plan de mobilisation. C'est le sens de notre amendement, dont la rédaction permettrait d'établir un lien direct entre le Grand Paris et le plan de mobilisation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR et sur plusieurs bancs du groupe SRC.*)

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. L'adoption de cet amendement mettrait le projet de loi en danger. Imaginons que la région ne puisse pas tenir ses propres engagements – ce qui peut arriver, on l'a constaté depuis douze ans au moins –, le métro automatique ne pourrait pas être mis en œuvre. Conditionner le métro automatique à la volonté de la région d'accomplir ses promesses, c'est priver le Gouvernement de la possibilité de remplir les siennes.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Monsieur Braouezec, nous sommes d'accord, c'est une première étape du Grand Paris.

M. Patrick Braouezec. Il ne fallait pas la faire comme cela.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Cela étant, vous nous reprochez trop souvent, pour ne pas dire tout le temps, le désengagement de l'État. En réalité, les grandes collectivités, et notamment celle que vous présidez, se plaignent que l'on ne puisse pas tout demander, y compris au comité d'agglomération.

L'État a décidé de s'engager, dans le cadre de ses compétences régaliennes, sur un grand projet de métro circulaire. Nous sommes tous d'accord pour dire que c'est une première étape. Tout le monde sait pertinemment que la plupart des projets de nos collectivités sont freinés par l'empilement des strates administratives. Or dans votre amendement, vous proposez d'en ajouter une autre. Non ! Il faut accepter la philosophie de ce projet de loi de faire fi des différentes étapes administratives qui freinent la plupart des grands projets de nos territoires, de façon à aller beaucoup plus vite et à avoir une meilleure efficacité.

(*L'amendement n° 196 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 93.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Notre amendement permettra, je l'espère, de mettre tout le monde d'accord sur le mot « autres » – je pense notamment aux rapporteurs et à M. le secrétaire d'État. Tout à l'heure, en effet, il y a eu confusion, ce que je peux comprendre, car, dans la nouvelle rédaction de l'article, le terme « autres » figure trois fois.

Notre amendement n° 93 propose, à la dernière phrase de l'alinéa, de supprimer les mots « mesures d'amélioration et de modernisation des autres ». La dernière phrase du deuxième alinéa serait donc ainsi rédigée : « Elle est coordonnée avec les réseaux de transport public en Île-de-France. » La crainte de Jean-Christophe Lagarde est ainsi apaisée : la formule que nous proposons ne comporte plus aucune ambiguïté puisque nous conservons la mention « en Île-de-France ».

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

La rédaction que vous proposez, madame Lepetit, manque de lisibilité. Je préfère l'écriture actuelle de cet alinéa.

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

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

M. le président. La parole est à M. Patrick Bloche.

M. Patrick Bloche. Je suis avec attention cette discussion depuis un moment et je trouve que notre façon de rédiger la loi la rend assez illisible. Certes, monsieur le président, vous essayez de faire ce que vous pouvez, mais je reprendrai l'observation, ô combien pertinente, de notre collègue Lagarde s'agissant d'un amendement, hélas ! adopté, par lequel a été avalisé le fait que le financement du nouveau réseau de transport serait indépendant de celui des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public en France, et pas seulement en Île-de-France.

Nous revenons, à travers la seconde phrase de l'alinéa 2, à un problème non de financement, mais de coordination. Il s'agit moins de coordonner des financements que de coordonner une réalisation avec des réseaux de transport public existants en Île-de-France. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé cet amendement de clarification.

Reste toutefois le fait que, sur deux phrases concernant une même problématique de réalisation, de financement et de coordination, la première vise tous les transports publics en France, la seconde les transports publics en Île-de-France seulement. Il faudra incontestablement une nouvelle lecture au sein même de notre assemblée pour bien écrire la loi.

M. le président. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Monsieur Bloche, il ne s'agit pas véritablement du fond, mais de la forme. À mon avis, il est plus logique de coordonner la réalisation du nouveau métro en rocade avec la modernisation des infrastructures existantes qu'avec les infrastructures elles-mêmes.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Absolument !

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. C'est pourquoi nous avons rejeté cet amendement.

(L'amendement n° 93 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 334.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il est défendu.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable. Cet amendement a été adopté par la commission au titre de l'article 88.

(L'amendement n° 334, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 109.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Nous avançons dans l'examen du texte, car il s'agit, cette fois, de l'alinéa 3. Notre amendement vise à substituer aux mots « autres réseaux de transport public urbain en » les mots « réseaux de transport public urbain en Île-de-France gérés par le syndicat des transports d' » Île-de-France.

(L'amendement n° 109, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 108.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Notre amendement vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'exécution des engagements financiers de l'État pour la réalisation du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

Je ne développerai pas davantage cette question, car nous en avons largement débattu tout au long de l'examen de l'article 2.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable. Je rappelle qu'il s'agit du réseau automatique.

(L'amendement n° 108, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 200.

La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Il est défendu.

(L'amendement n° 200, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 46.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Cet amendement est important. On dit, depuis le début de nos débats, que le présent projet de loi, et notamment la partie dont nous commençons l'examen, a pour vocation d'initier la première étape afin de lancer la restructuration et le développement de l'agglomération de la région parisienne.

Vous avez, en quelque sorte, donné la première clé, puisque ce travail a été lancé par le Président de la République ; des architectes ont concouru, proposant un certain nombre de projets qui ont ensuite été exposés. Après quoi vous avez essayé, avec le Président de la République, de les synthétiser.

Il est normal que nous ne perdions pas de vue que ce projet ne concerne pas seulement les transports. Certes, ils en sont une composante essentielle, mais ils s'accompagnent d'un large effort en matière d'urbanisme afin de restructurer, moderniser et amplifier les capacités de développement des territoires, qu'il s'agit de rééquilibrer. De cela, je pense que l'Atelier international du Grand Paris, qui est en cours de constitution, doit être associé au travail qui, comme le disait M. le secrétaire d'État, s'étalera sur plusieurs années.

Le présent amendement vise précisément à faire en sorte que ce projet ne soit pas exclusivement le fait des ingénieurs, qui travailleraient simplement sur un mode de transport. Il s'agit de garantir que des personnes venues d'autres horizons apporteront leur pierre à la construction de cette nouvelle agglomération. D'ailleurs, beaucoup d'intervenants, sur tous les bancs, se sont succédé pour dire qu'ils souhaitaient effectivement que le travail de réflexion, de prospective et d'inventivité qui a été demandé aux architectes, et qui a lancé le vrai débat sur le Grand Paris, puisse se poursuivre, en profitant de la clé qui est offerte par cette « double boucle » que vous proposez de créer à travers ce projet de loi.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. Je voudrais dire à notre collègue Jean-Christophe Lagarde qu'il m'apparaît un peu prématuré de prévoir d'associer un acteur qui n'est pas encore constitué.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Nous partageons l'intention que vous avez exposée, monsieur Lagarde. Cependant, pour des raisons rédactionnelles, je vous proposerai d'insérer la référence en question à l'alinéa 6 de cet article, plutôt qu'à l'alinéa 4.

Si vous le voulez bien, je vous demanderai donc de retirer votre amendement au profit de l'amendement n° 343 du Gouvernement, qui sera examiné dans quelques instants.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. L'amendement n° 343 déposé par le Gouvernement vise effectivement à réintroduire dans le projet l'Atelier international du Grand Paris.

Je voudrais simplement, monsieur le secrétaire d'État, que vous me garantissiez que les équipes d'architectes continueront à suivre le projet. Je tiens à m'en assurer car je découvre seulement maintenant votre amendement. Si c'est bien le cas, je retirerai l'amendement n° 46.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Je vous le confirme !

(L'amendement n° 46 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 132 rectifié, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 339.

La parole est à M. Bernard Debré, pour présenter l'amendement n° 132 rectifié.

M. Bernard Debré. Vous comprendrez que j'attache beaucoup d'importance au présent amendement : il s'agit de rendre accessible aux handicapés les nouveaux moyens de transport automatiques. Cela est d'autant plus important que nous sommes déjà très en retard, à Paris, sur l'accessibilité pour les handicapés.

Il s'agissait, à travers le présent amendement, d'ajouter, à la dernière phrase de l'alinéa 4, après le mot : « service », les mots : « d'accessibilité et d'amélioration du réseau ». Je vois toutefois que M. le rapporteur a déposé un sous-amendement visant à supprimer les mots : « et d'amélioration du réseau ». J'en conclus qu'il accepte l'« accessibilité » et me range donc à son opinion : j'accepte la modification proposée à travers le sous-amendement n° 339.

M. le président. Je considère donc que le sous-amendement n° 339 est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 132 rectifié ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable, sous réserve bien entendu de l'adoption du sous-amendement n° 339.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 132 rectifié et sur le sous-amendement n° 339 ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Favorable !

(Le sous-amendement n° 339 est adopté.)

(L'amendement n° 132 rectifié, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisi d'un amendement n° 10. La parole est à M. Gérard Gaudron, pour le soutenir.

M. Gérard Gaudron. Il est bien évident que le nouveau réseau desservira en priorité les zones enclavées ou à développer. Il serait pourtant intéressant que des gares disposant déjà d'infrastructures ferroviaires importantes puissent aussi figurer parmi les gares retenues, telle la gare d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis, compte tenu de son rôle de coordination et de distribution du réseau du RER B et de son lien avec le tramway.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable ! Cher collègue, ce qui me gêne c'est que, dans votre exposé des motifs, vous désignez une ville bien particulière.

C'est le schéma de transport, qui sera soumis à la Commission nationale du débat public, qui déterminera la liste des gares. Je comprends bien que, au fond, vous essayez de défendre votre territoire, ce qui me paraît légitime.

M. Éric Raoult. Il défend sa ville !

M. Yves Albarello, rapporteur. En effet, et je la connais bien, puisque j'y suis né.

M. Éric Raoult. Ingrat ! (Sourires.)

M. Jean-Christophe Lagarde. La loi défend l'intérêt général !

M. Yves Albarello, rapporteur. Je vous invite donc à retirer votre amendement et à faire confiance à la Commission nationale du débat public.

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

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

M. le président. Monsieur Gaudron, maintenez-vous l'amendement n° 10 ?

M. Gérard Gaudron. Devant l'ingratitude de M. le rapporteur, je le retire. (Sourires.)

(L'amendement n° 10 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement de précision, n° 106, de M. le rapporteur.

(L'amendement n° 106, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 41.

La parole est à Mme Annick Girardin, pour le soutenir.

Mme Annick Girardin. Il s'agit de compléter la première phrase de l'alinéa 5. Le présent amendement vise à donner une portée concrète à l'ambition nationale fixée au Grand Paris par l'article 1^{er}. Préciser que le Grand Paris tend à remplir une mission au bénéfice de l'ensemble du territoire national, c'est bien ; donner un minimum de portée réelle à cet engagement, c'est mieux !

Cela est d'autant plus vrai que je sais que le rapporteur est particulièrement sensible au fait que, lors du scrutin sur ce texte, qui aura lieu mardi prochain, ce seront les députés de toute la France qui l'adopteront – ou non –, et pas seulement les députés franciliens !

C'est pourquoi les radicaux de gauche proposent, à travers cet amendement, que le schéma d'ensemble du Grand Paris prenne en compte les interconnexions avec les réseaux de transport au niveau national, ce qui n'est pas prévu directement par le texte.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission est plutôt défavorable à cet amendement, mais je vais répondre plus précisément à notre collègue de Saint-Pierre-et-Miquelon ! (*Sourires.*)

M. Yves Cochet. Le « Grand Huit » à Saint-Pierre-et-Miquelon !

M. Yves Albarello, rapporteur. Non, je ne crois pas qu'il passera par là, mon cher collègue ! (*Sourires.*)

Le présent amendement est satisfait par l'alinéa 1 de l'article 2, qui précise que le métro « contribue à l'objectif de développement national fixé par l'article 1^{er} », autrement dit « au bénéfice de l'ensemble du territoire national. »

Pour cette raison, la commission est défavorable à cet amendement.

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

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

(*L'amendement n° 41 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 112.

La parole est à M. François Pupponi, pour le soutenir.

M. François Pupponi. Nous avons déjà longuement abordé cette question dans la discussion générale : il ne serait pas normal d'exclure un département de la région parisienne, ou plusieurs, des retombées du Grand Paris. Nous vous proposons donc, à travers le présent amendement, de préciser que le « Grand Huit » concerne les huit départements de la région d'Île-de-France.

Mme Annick Lepetit. Très bien !

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. Je pense qu'il faut laisser à la concertation le soin de fixer le périmètre du projet.

M. Daniel Goldberg. Pourquoi cela ne se ferait-il pas de concert ?

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Défavorable. J'ajoute que les huit départements sont consultés dans le cadre de l'article 3.

Mme Annick Lepetit. Cela n'a rien à voir !

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Observons la manière dont le débat public va se dérouler : seront invitées à se prononcer les collectivités locales concernées. En tout état de cause, il n'est pas normal que l'on puisse imaginer un grand réseau d'infrastructures – dont le but est de désenclaver toute la région métropole et de créer des interconnexions avec l'ensemble des réseaux de transport existants – sans accepter d'ores et déjà, et alors que ce devrait être un préalable, que l'ensemble des départements soient concernés !

Il n'est pas raisonnable de laisser cela au débat public. Prenons tout de suite l'engagement que ce réseau concerne tout le monde en Île-de-France.

M. Daniel Goldberg. Bien sûr !

M. François Pupponi. Si nous en faisons un point de départ, nous serons sûrs qu'il y aura un engagement de l'ensemble des partenaires et que personne ne sera exclu de ce « Grand Huit ».

(*L'amendement n° 112 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 201 et 114, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Pierre Gosnat, pour présenter l'amendement n° 201.

M. Pierre Gosnat. Il s'agit de substituer, à l'alinéa 6, au mot : « consultation », le mot : « accord ».

Ce n'est pas seulement une question de mots : ce qui est en jeu, c'est une véritable question de fond. Cela veut dire, en effet, qu'on conçoit un réseau de transport nouveau, qui est relié à celui géré par le STIF. Or ce dernier n'aurait qu'à être « consulté » !

M. Yves Albarello, rapporteur. C'est déjà un progrès !

M. Pierre Gosnat. En soi, cela fait déjà problème, d'autant que le projet va modifier beaucoup de choses, si vous concrétisez votre ambition en retenant toutes les gares que vous avez évoquées à plusieurs reprises.

Plus grave encore : dans le schéma que vous proposez, ce nouveau réseau de transport, le « Grand Huit », sera ensuite confié au STIF. Voilà qui fait également problème : comment, dès lors, imaginer que le conseil d'administration du STIF n'ait pas à se prononcer, qu'il ne puisse pas faire prévaloir son avis ? C'est un peu comme si vous disiez à quelqu'un : « Je vais vous construire votre maison, mais je ne vous demande pas votre avis sur ce que sera le produit fini ! »

Une simple « consultation », signifierait que vous construiriez ce grand projet sans que les principaux intéressés, c'est-à-dire ceux qui auront à connaître les aspects positifs – s'il y en a –, mais aussi les malfaçons, aient quoi que ce soit à dire.

Il s'agit là d'une démarche que nous ne pouvons évidemment pas accepter. C'est la raison pour laquelle nous considérons que le conseil d'administration du STIF, qui est d'ailleurs en grande partie composé d'élus, doit donner son accord.

M. Roland Muzeau. Bien !

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour présenter l'amendement n° 114.

Mme Annick Lepetit. Nous sommes là « au cœur du réacteur », si je puis me permettre cette expression.

À la suite des propos de mon collègue Pierre Gosnat, je dirai, comme lui, que nous ne pouvons en rester au texte actuel. Nos débats montrent, au final, que nous nous rejoignons sur un certain nombre de sujets, tels que l'introduction du STIF dans ce projet de loi, le réseau existant et la nécessité de le moderniser, ou encore les projets en cours portés par les régions et les huit départements.

Ces différents éléments ont une cohérence sur laquelle, au fur et à mesure du débat, nous trouvons des points d'accord, car, monsieur le secrétaire d'État, d'après nos échanges, j'ai le sentiment que vous êtes relativement d'accord avec nous. Mais, sur le point particulier dont il est ici question, vous devez aller un tout petit peu plus loin et accepter d'inscrire dans le texte la nécessité de recueillir l'accord du STIF.

Sur ce point, je demanderai également à M. le rapporteur si le fait de « consulter » ce syndicat lui semble suffisant, alors que, encore une fois, celui-ci supporte non seulement la responsabilité de la gestion des transports, mais aussi un certain nombre de coûts.

Vous le savez, les collectivités locales ont doublé leur contribution au STIF depuis qu'elles en ont la responsabilité. Nous ne pouvons pas tenir éloigné de ce nouveau métro un syndicat qui a la responsabilité des transports dans notre région. J'insiste donc pour qu'il puisse être associé dès le début, et donner un avis qui devra, bien évidemment, être conforme.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable.

Je voudrais rappeler à mes collègues que la rédaction actuelle représente un progrès considérable par rapport au texte d'origine.

M. Pierre Gosnat. Mais nous étions partis de bien bas !

M. Yves Albarello, rapporteur. Il m'est apparu qu'il était nécessaire d'inclure dans la boucle le STIF, qui est l'autorité organisatrice de transports. Il était inconcevable de créer un nouveau réseau de transport, qui à terme sera maillé à l'existant, sans à un moment donné poser la question au STIF.

La rédaction actuelle répondra, je crois, à votre préoccupation : l'avis éclairé du STIF sera déterminant pour, éventuellement, le cas échéant, apporter des corrections au tracé. Pour moi, c'est une avancée importante que d'avoir ajouté le STIF à l'alinéa 6 de cette loi.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Très bien !

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Nous avons été convaincus par les arguments de la commission. Je donne donc un avis défavorable à ces amendements.

(Les amendements n° 201 et 114, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 115.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Rappelons que le texte adopté en commission est un sous-amendement à l'amendement proposé par le président de notre commission, M. Jacob,

qui avait parlé de concertation : le terme de « consultation », finalement employé, apparaît tout de même beaucoup plus faible.

L'exploitation du réseau de transport quand il sera achevé, dans treize ans d'après ce qu'a dit M. le secrétaire d'État, et quand l'emprunt sera remboursé, reviendra au STIF. Puisque tout le monde s'accorde sur l'idée de mettre en avant le STIF, autorité organisatrice de transports en Île-de-France, puisque tout le monde s'accorde sur l'interconnexion et la cohérence, il serait naturel de bien préciser le rôle des uns et des autres et d'inscrire dans la loi que c'est bien le STIF qui veille à la cohérence et à l'interconnexion du réseau.

(L'amendement n° 115, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 343.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. C'est l'amendement que j'annonçais il y a un instant à M. Lagarde : je propose de compléter l'alinéa 6 par les mots : « et de l'Atelier international du Grand Paris. »

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

M. Yves Albarello, rapporteur. J'émet, pour ma part, un avis défavorable. L'alinéa 6 dispose : « Il est établi après consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France, créé par l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. » Et l'amendement propose d'ajouter : « et de l'Atelier international du Grand Paris. »

Mais celui-ci n'est pas créé. Il y a, pour moi, une ambiguïté.

M. le président. Je suis saisi d'un sous-amendement n° 351, de Mme Sandrine Mazetier, à l'amendement n° 343 du Gouvernement.

J'en donne lecture : « Après le mot "Paris", insérer : "qui rassemble les dix équipes d'architectes-urbanistes, les huit départements d'Île-de-France, la région Île-de-France et l'État." » *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Bertrand Pancher. On ne dit pas tout dans la loi !

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. Monsieur le secrétaire d'État, vous proposez un amendement qui donne une existence prématurée à un atelier, qui n'est pas encore installé, et dont l'échelle et la forme sont encore inconnues – prendra-t-il, par exemple, une forme associative comme certains ateliers d'urbanisme ? Bref, cet atelier n'existe pas encore.

L'exposé des motifs de l'amendement du Gouvernement n° 343 est même stupéfiant : il porte un regard assez critique sur les risques du projet du Grand Paris, du « Grand Huit », qui risquerait, sans l'atelier mentionné ici, qui n'est pas encore créé, de n'être qu'« un projet d'ingénieurs ! » Je cite, ponctuation comprise !

Il y a là une volonté du Gouvernement – volonté louable – d'associer les architectes. Ceux-ci sont d'ailleurs très critiques vis-à-vis de ce qui a été fait de leurs propositions issues de mois de travail et de leurs recherches menées par 500 chercheurs – ces dix équipes d'architectes et d'urbanistes comprenaient en effet 500 chercheurs. Dans la consultation,

n'étaient d'ailleurs retenues parmi les équipes qui pouvaient concourir que celles qui prévoyaient de donner à leurs projets une dimension de recherche et d'innovation en matière architecturale et urbanistique. De toutes ces propositions, de la vision qui s'est exprimée dans la consultation, il ne reste quasiment rien. Je le répète : aucune des dix équipes – aucune – ne prévoyait un « Grand Huit », un métro automatique qui traverse, de façon souterraine, des territoires entiers. Aucune ne proposait ce type de schéma !

L'amendement du Gouvernement, on le voit bien, est là pour essayer de s'excuser auprès des équipes d'architectes de n'avoir absolument pas tenu compte de leurs propositions.

Mais, comme le dit M. le rapporteur, cet atelier n'a aucune existence, il n'a encore aucune forme juridique, il n'a pas été installé. Quitte à le faire exister par un amendement du Gouvernement, autant préciser qu'il réunira toutes les équipes d'architectes et d'urbanistes, l'ensemble des collectivités locales concernées – les huit départements et la région Île-de-France, et naturellement l'État –, pour réfléchir ensemble à l'aménagement et au développement durable de notre région.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des lois.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Sur l'amendement, au nom de la commission des lois, je serai favorable, sur le fond ; à titre personnel également. Il est bon de diversifier les approches : nous n'avons pas du tout intérêt à négliger l'architecture.

Juridiquement, c'est vrai, il est étrange de mentionner dans la loi une structure qui n'est pas encore créée. Mais elle le sera, naturellement, avant l'adoption définitive de la loi.

En revanche, je serai totalement défavorable au sous-amendement.

Mme Sandrine Mazetier. Vous ne voulez pas des départements !

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. C'est une question de philosophie : dans ce grand projet, plus on développera les structures, plus on ajoutera de strates, plus on développera des usines à gaz, plus on ralentira le projet. C'est cela, le vrai problème !

Allons plutôt vers la simplification que vers la complication.

M. Roland Muzeau. Décrétez l'état d'urgence, ça ira plus vite !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 351 ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Madame Mazetier, il ne sert à rien que je donne des explications si elles ne sont pas écoutées : vous continuez à penser que le Grand Paris, c'est un réseau de métro automatique à grande capacité. Nous essayons, depuis deux jours, d'expliquer les choses autrement – mais vous vous en tenez à votre certitude.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons effectivement que le projet du Grand Paris ne soit pas uniquement un projet d'ingénieurs. Ce ne sont pas les architectes qui vont réaliser le

métro ; en revanche, sur les territoires où va se développer l'urbanisme, nous avons besoin que les architectes-urbanistes, et prioritairement ceux du Grand Paris, soient présents.

N'essayez pas de biaiser avec ces réalités ! Ou alors, c'est que vous ne voulez pas entendre.

Sur votre sous-amendement, nous avons bien sûr examiné cette question de la possibilité pour les architectes-urbanistes de faire partie de l'Atelier international d'urbanisme. Pour des raisons qui tiennent au droit de la concurrence et des appels d'offres, ce n'est tout simplement pas possible.

L'Atelier international du Grand Paris sera constitué, si les uns et les autres en sont d'accord, par la région, la ville de Paris, les départements, la chambre de commerce et d'industrie de Paris, qui sais-je ? Les architectes-urbanistes ne pourront, semble-t-il, participer à cet Atelier que dans le cadre d'un conseil scientifique, sans aucune rémunération, pour pouvoir éclairer l'Atelier – s'ils veulent, du moins, pouvoir répondre à des appels d'offres sur le territoire du Grand Paris.

C'est la raison pour laquelle je suis défavorable à ce sous-amendement : la participation des architectes à l'Atelier international d'urbanisme n'est pas possible, en droit français comme en droit européen.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je rappelle qu'il y a quelques minutes, j'ai retiré un amendement qui avait le même objet que celui-ci, au bénéfice des explications de M. le secrétaire d'État. Je voudrais appeler l'attention de l'ensemble de nos collègues sur ce problème qui peut sembler compliqué.

Je suis de l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement : il y a un problème technique. Concrètement, pour avoir participé au travail préalable à tout cela, si l'on souhaite mettre en œuvre un projet d'urbanisme ambitieux correspondant à ce que les architectes du Grand Paris ont élaboré sur tel ou tel territoire – et que l'on peut, je crois, consulter encore pour quelques jours à la Cité de l'architecture –, avec naturellement quelques modifications, il faut pouvoir les faire travailler.

Les collectivités territoriales – départements, région, communes ou groupements de communes – qui vont contracter doivent donc pouvoir, le cas échéant, faire appel à ces architectes, dans le respect des règles de la concurrence. Si on intègre ces architectes à l'Atelier du Grand Paris, ce ne sera pas possible. J'entends, moi, cet argument qui est très fort : je souhaite que des architectes qui ont eu de bonnes idées sur tel ou tel territoire puissent les mettre en œuvre.

En revanche, j'appelle l'attention de mes collègues : malgré toute l'estime que j'ai pour notre rapporteur, suivre son avis défavorable reviendrait à priver ce projet de la vision d'urbanisme, d'architecture – qu'elle soit celle de ces architectes-là ou d'autres architectes travaillant pour des collectivités locales. Or nous avons besoin de cette vision pour ne pas réduire ce projet, comme l'a dit M. le secrétaire d'État, à un projet d'ingénieurs.

Il faut pouvoir aller au-delà de la vision technique des ingénieurs spécialisés dans ces modes de transports, en particulier ceux de la RATP et de la SNCF – nous connaissons tous les ingénieurs qui réalisent ce type de projets. Si nous ne voulons pas nous en tenir à un projet d'ingénieurs, si nous voulons pouvoir peser sur le tracé, voire proposer des alterna-

tives – je pense notamment aux remarques de mon collègue de Seine-Saint-Denis Gérard Gaudron –, alors il faut garder une vision d'urbanisme. Sinon, nous prenons le risque de nous entendre dire que le sillon est plus simple à tel endroit qu'à tel autre, que la terre est plus molle à tel endroit qu'à tel autre et qu'il y sera plus facile de creuser un tunnel.

Il faut au contraire, je crois, garder une vision d'urbanisme et examiner les conséquences des choix de ce point de vue. J'appelle donc l'attention de mes collègues de la majorité sur ce point : si nous votons l'amendement n° 343 du Gouvernement, cela veut dire en réalité que, dans cette affaire, seuls les ingénieurs auront leur mot à dire. Ce serait bien dommage !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. Monsieur Lagarde, bien sûr, sur le fond, nous sommes tous d'accord : nous n'avons rien contre les architectes.

M. Roland Muzeau. Ah !

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Yves Albarello, rapporteur. Ils ont réalisé un travail remarquable et remarqué, mais il me semble qu'il est un peu tôt pour les mettre dans ce texte de loi à partir du moment où l'Atelier n'est pas créé juridiquement. Nous aurons l'occasion de les introduire dans un deuxième temps.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. M. Bénisti l'a dit, ce n'est pas usuel mais c'est juridiquement parfaitement possible – sinon la commission des lois ne pourrait pas se montrer favorable à cet amendement.

Mme Sandrine Mazetier. La commission des lois ne s'est pas prononcée.

M. Jean-Christophe Lagarde. Si vous créez une institution et que vous renvoyez le fonctionnement de cette institution à son règlement intérieur, le règlement intérieur n'existe pas et pour autant vous visez bien ce règlement intérieur. C'est à peu près de même nature, donc on peut parfaitement le faire, ce n'est pas illégal. Comme le Gouvernement l'a annoncé, au moment où cette loi sera promulguée, l'Atelier existera. Et quand bien même il n'existerait pas encore, au moins on lui permet d'être associé dès son existence et non plusieurs mois après, en fonction du calendrier parlementaire.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Quel beau débat !

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. Vous venez de nous expliquer que les équipes d'architectes ne pourraient pas participer à l'Atelier international du Grand Paris parce que cela les exclurait, de fait, de toute intervention sur la métropole.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. En effet.

Mme Sandrine Mazetier. Donc, quand M. Lagarde imagine pouvoir s'acheter un petit supplément d'âme à peu de frais en mettant la marque « Atelier international du Grand Paris », il se trompe : les équipes ne seront pas dans l'Atelier international du Grand Paris. Et nous ne sommes en rien certains que cet Atelier international du Grand Paris ne se substituerait pas à des structures qui existent déjà, comme l'IAURIF,

l'APUR ou le Pavillon de l'arsenal, qui fonctionnent très bien, qui portent un regard et qui animent la réflexion et la recherche sur l'architecture et l'urbanisme à Paris, en petite couronne et en Île-de-France.

Dans la mesure où M. le secrétaire d'État vient de nous expliquer, et je l'en remercie, que l'Atelier international du Grand Paris ne comprendrait pas ces équipes d'architectes qui ont tant produit et tant dit sur la métropole, son quotidien, son actualité et son devenir, il n'y a pas de raison de mettre dans le projet de loi l'Atelier international du Grand Paris, non seulement parce qu'il n'existe pas encore mais également parce que, quand il existera, il n'y aura nulle trace d'une possible participation des équipes et des 500 personnes qui ont apporté leur contribution.

M. Jean-Christophe Lagarde. Vous n'avez pas compris.

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

M. Daniel Goldberg. Je trouve le débat sur ce sujet très intéressant, en dehors du fait qu'il révèle – c'est un intérêt plus partisan – un désaccord entre la commission et le Gouvernement.

M. le secrétaire d'État réfute l'idée que son projet ne serait qu'une proposition de réseau de transport. Il se trouve que l'article 2 dont nous discutons porte uniquement sur le réseau de transport et que le sixième alinéa traite uniquement de la manière dont on établit le schéma d'organisation de l'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, et de rien d'autre.

Mais admettons votre point de vue. On voit bien la difficulté d'avouer que les équipes d'architectes et d'urbanistes, dont tout le monde reconnaît le travail, même si leurs points de vue ne sont pas forcément convergents, ont été oubliées dans le projet de loi. Elles ne sont pas intégrées dans la démarche et il faut trouver un bout d'alinéa, après le passage en commission – où nous n'en avons même pas discuté – pour les réintroduire. Et encore, je partage pour le coup l'objection du secrétaire d'État, on ne parle même pas des équipes d'architectes et d'urbanistes, celles-ci ne pouvant pas figurer pour les raisons très justes qui ont été données tout à l'heure.

Mme Sandrine Mazetier. Oui.

M. Daniel Goldberg. Bref, on cherche à réintroduire un objet sûrement très intéressant quand il existera mais qui n'existe pas pour l'heure.

Pour toutes ces bonnes raisons, je vous propose, mes chers collègues, de renvoyer cette discussion très intéressante sur la place des équipes d'architectes et d'urbanistes et de l'Atelier international du Grand Paris à la deuxième lecture que nous ne manquerons pas d'avoir dans cette assemblée. *(Sourires.)*

Mme Annick Lepetit. Très bien !

M. François Pupponi. Et éventuellement à la CMP qui suivra !

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

M. Yanick Paternotte. Le groupe UMP trouve ce débat très intéressant.

M. Roland Muzeau. Pourquoi est-il silencieux alors ?

M. Yanick Paternotte. J'avais d'ailleurs abordé cet aspect des choses dès la discussion générale, en estimant que le retard d'infrastructures imposait le schéma de transport et qu'après les transports, il fallait travailler l'architecture à travers les contrats territoriaux. Je crois que la proposition du Gouvernement va dans ce sens. Le groupe UMP votera donc l'amendement.

M. Henri Plagnol. Très bien !

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Tout à l'heure, madame Mazetier, je ne présentais pas des arguments, je donnais des faits, des faits juridiques. Je pense qu'il faut éviter de mettre en situation de conflit d'intérêt...

Mme Sandrine Mazetier. Absolument !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. ...les architectes qui ont fait le travail que l'on sait, qui n'est rien par rapport au travail qu'ils peuvent faire.

Pour autant, l'Atelier international d'urbanisme va s'occuper d'urbanisme, de même que l'APUR n'est pas forcément uniquement constitué d'architectes qui concourent ici ou là, puisqu'il y a des appels d'offres qui sont réalisés par l'APUR, mais également d'hommes et de femmes dont le métier est l'urbanisme.

De toute façon, il sera utile d'avoir un tel atelier du Grand Paris, selon des modalités qui sont à déterminer dans les prochains mois. Les réflexions et les discussions sont en cours mais ce n'est pas finalisé, on ne peut donc pas en parler. Mais ce sera un lieu de création. À ce titre, le fait que l'Atelier international d'urbanisme soit, au même titre que le STIF, consulté en amont sur des opérations d'infrastructures, de gares, mais également sur des dispositions générales de territoire, est quelque chose qui nous paraît utile. Cela explique que nous ayons réagi très favorablement à la proposition de M. Lagarde.

Je comprends les arguments du rapporteur, comme je comprends ce que dit M. Bénisti – ce n'est pas usuel mais c'est possible – et je maintiens l'amendement que j'ai proposé. Nous verrons par la suite.

M. Daniel Goldberg. En seconde lecture ! (*Sourires.*)

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. De toute façon cette question restera dans le champ du débat, je n'en doute pas, dans les prochains mois.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. J'ai beaucoup réfléchi.

M. Roland Muzeau. C'est bien !

M. Yves Albarello, rapporteur. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le secrétaire d'État, il m'a presque convaincu. Ce que je lui demande, c'est d'être très vigilant et de prendre l'engagement que d'ici au retour du texte, l'atelier puisse être créé. Mon souci, c'est en effet que nous allons introduire aujourd'hui, dans l'alinéa 6, un atelier des architectes qui n'est pas créé juridiquement.

M. Daniel Goldberg. Ce n'est pas l'atelier des architectes !

Mme Sandrine Mazetier. Cela montre bien le problème !

M. Yves Albarello, rapporteur. Si j'ai bien compris, monsieur le secrétaire d'État, ce serait une question de temps. Je souhaite donc que vous preniez l'engagement devant la représentation nationale que cet atelier sera créé le plus rapidement possible.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Le plus rapidement possible.

M. Yves Albarello, rapporteur. Sous cette condition, je me rallie à votre position et j'émettrai, à titre personnel, un avis favorable sur l'amendement.

M. Yanick Paternotte. Bien !

M. le président. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. Je retire mon sous-amendement.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Très bien.

Mme Sandrine Mazetier. Il visait à obtenir un peu plus de précision sur l'Atelier international du Grand Paris. Si certains pouvaient croire que cet atelier international comprendrait des architectes, le secrétaire d'État l'a dit très clairement : ce ne sera pas le cas.

M. Jean-Christophe Lagarde. Il n'y aura pas les dix architectes en question, il y en aura d'autres.

Mme Sandrine Mazetier. Ne pensez pas une seconde, mes chers collègues, que l'Atelier international du Grand Paris donnera à ce projet – qui est, que vous le vouliez ou non, un projet de transport souterrain, un métro automatique – un supplément d'âme pour le rendre plus acceptable. Ce n'est pas le cas. Cette fiction que le projet que vous nous présentez serait autre chose qu'un projet de transport, avec quarante gares, vient d'exploser avec cette discussion sur ce que sera l'Atelier international du Grand Paris.

M. Jean-Christophe Lagarde. Ce n'est pas parce que vous répétez vingt fois un mensonge qu'il devient une vérité !

Mme Sandrine Mazetier. En tout cas, ce sera un atelier auquel ne participeront pas les équipes qui ont travaillé dans la consultation, sinon elles ne pourraient concourir à aucun des projets d'aménagement d'architecture ou d'urbanisme de toute la métropole. Aucune de ces équipes ne participera donc à l'Atelier international du Grand Paris, sauf à être de vrais mécènes – mais tout le monde a besoin de vivre.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Sauf à être dans un comité scientifique !

M. Roland Muzeau. La loi, c'est ça, monsieur le secrétaire d'État !

(*Le sous-amendement n° 351 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je comprends qu'il puisse y avoir une difficulté de compréhension face aux difficultés juridiques, mais enfin, chère collègue, que dit-on ? Qu'au lieu de laisser les seuls ingénieurs décider du tracé, il y aura « des » architectes-urbanistes – et non pas les dix comme vous le vouliez dans votre sous-amendement – qui donneront leur avis et qui accompagneront le projet. Pourquoi ne peut-il pas y avoir les dix équipes ? Parce que sinon, ils ne pourront pas réaliser.

M. Roland Muzeau. Eh oui !

M. Jean-Christophe Lagarde. Je préfère qu'un architecte-urbaniste – un des dix ou les dix qui ont travaillé – puisse non pas accompagner l'Atelier international du Grand Paris, mais réaliser des opérations. La précaution que prend le Gouvernement a justement pour but qu'ils puissent réaliser des opérations d'aménagement et pas seulement qu'ils les étudient.

M. Roland Muzeau. Vous avez dit le contraire tout à l'heure. Avouez que vous vous êtes trompé alors.

(L'amendement n° 343 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 113.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. L'amendement n° 113 revient sur le SDRIF.

M. Yanick Paternotte. Oh !

Mme Annick Lepetit. Pour la simple raison que c'est le seul document officiel qui a une vision globale de la région.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Un peu datée quand même !

M. Yanick Paternotte. Et sans ambition !

Mme Annick Lepetit. Si vous en connaissez d'autres, surtout n'hésitez pas à me les citer.

Les discussions qui viennent d'avoir lieu montrent combien l'élaboration de cette loi est laborieuse. Malgré le travail réalisé en commission, on a du mal à arriver au Grand Paris, dont on ne sait toujours pas ce qu'il signifie exactement dans la tête des uns et des autres.

Ce que nous savons en revanche, c'est que le SDRIF constitue un cadre légal de l'aménagement de la région et que le schéma de transports qui est proposé dans ce projet de loi aura forcément des conséquences extrêmement importantes sur l'aménagement de notre région. Il est évident par conséquent que l'économie générale du SDRIF risque d'en être modifiée. D'ailleurs, j'attire une nouvelle fois votre attention, monsieur le secrétaire d'État, je l'avais fait en début de débat, sur les probables complications qui surgiront dans les discussions avec les maires sur les contrats territoriaux compte tenu de la modification du SDRIF.

Seul un avis conforme du conseil régional permettra que le schéma de transports soit compatible avec le SDRIF. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons inscrire l'avis conforme de la région pour rétablir le SDRIF et éviter, cela me paraît essentiel et de la responsabilité des législateurs que nous sommes, les nids à contentieux tout en permettant au Gouvernement de prendre moins de temps qu'il ne le dit aujourd'hui à nos concitoyens pour élaborer son schéma.

M. Roland Muzeau. Très bien !

(L'amendement n° 113, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 110.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. L'amendement permet de revenir, dans un souci de précision, sur un problème qui a déjà été abordé, puisque, chacun s'en souvient, M. Carrez a signalé hier que certains réseaux, dont Arc express, sont déjà en discussion.

Les projets de réseau du Grand Paris, c'est-à-dire le schéma que définit l'article 2, devront s'articuler avec ceux qui ont déjà été adoptés, à différents niveaux, par les collectivités territoriales et dont les plans de financement sont acquis, comme Arc express, le prolongement de la ligne 14 vers le Nord et le prolongement d'Éole à l'Ouest. Une coordination entre les différents projets est nécessaire.

Si nous avons le temps et que nous voulions être taquins, il serait intéressant de faire écrire à chacun ce qu'il entend par « Grand Paris ». Je ne suis pas certain que, même sur les bancs de la majorité, on trouverait beaucoup de réponses semblables ! Quoi qu'il en soit, il est important que le schéma proposé n'entraîne pas de retard dans la construction des réseaux que je viens de mentionner.

Mme Annick Lepetit. Très bien !

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Je rappelle à M. Goldberg que la commission a fixé un double objectif consistant à garantir l'étanchéité du financement du réseau de transport public, afin qu'il ne nuise pas aux autres projets, et la cohérence entre le nouveau réseau et celui qui va être mis en place – ce que Mme Lepetit appelle le « maillage ». Puisque ces objectifs nous semblent atteints, nous ne voyons aucune raison d'aller plus loin.

(L'amendement n° 110, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 111 rectifié.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. Défendu.

(L'amendement n° 111 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 121.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un amendement de coordination et de raison, puisque, en votant un de mes amendements, la commission a remplacé la procédure de simple « consultation » du public, prévue à l'article 3, par un véritable « débat public » organisé par la Commission nationale du débat public. Cette mesure donnera la parole aux populations concernées ainsi qu'aux élus, au lieu de réserver un droit de veto à une institution, le STIF, en l'occurrence, comme le proposent Mme Lepetit et M. Gosnat.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable.

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

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

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

M. Daniel Goldberg. Mieux vaut que nous ne nous éternisons pas sur l'alinéa 7, car nous avons déjà remplacé, dans un amendement du président de la commission, le mot « concertation » par le mot « consultation ». Et voilà que nous allons lui substituer celui de « débat ». Si nous continuons ainsi, c'est à l'encre invisible que nous finirons par inscrire la participation du STIF à l'établissement du schéma de transport !

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. L'amendement est loin d'être anodin. Chacun connaît le sens du mot « consultation ». Quand vous consultez l'Assemblée, monsieur le président, vous lui demandez de se prononcer, et cela vaut pour les conseils de toutes les collectivités, communes, départements ou région. En revanche, un débat peut très bien s'achever par : « Cause toujours, tu m'intéresses ! »

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Vous exagérez !

M. Roland Muzeau. En remplaçant « consultation » par « débat », je trouve que le Gouvernement y va fort, et je suis en total désaccord avec sa proposition.

M. Daniel Goldberg. M. Jacob devrait l'être aussi !

(L'amendement n° 121 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 116.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. L'alinéa 7 parle des « collectivités territoriales concernées » sans les définir. De qui s'agit-il : de toutes les collectivités d'Île-de-France ou uniquement de celles qui sont concernées par le schéma ? Le point mérite d'être précisé.

En outre, il nous semble normal de recueillir l'avis de Paris Métropole. Beaucoup de collectivités franciliennes se sont associées au sein du syndicat mixte d'études, où toutes les parties sont représentées. C'est le cas de toutes les grandes collectivités, ce qui va dans le bon sens. Il serait donc impensable que Paris Métropole ne donne pas son avis sur le schéma du réseau de transport.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

(L'amendement n° 116, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 202.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Par cet amendement, nous proposons d'étendre la consultation sur le tracé du réseau à chacune des collectivités franciliennes et à leurs habitants. La rédaction actuelle est trop restrictive : elle implique que seules les communes accueillant une gare ou traversées par l'infrastructure seront consultées. Pourtant, les nuisances induites par le réseau toucheront des zones beaucoup plus larges, qui seront en outre affectées par une hausse du foncier et devront éventuellement gérer le flux des voyageurs. Autant d'effets collatéraux, positifs ou non, qui imposent de consulter toutes les collectivités, étant donné l'emprise du projet.

(L'amendement n° 202, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 40.

La parole est à Mme Annick Girardin.

Mme Annick Girardin. Par cet amendement, nous proposons une démarche dérogatoire de participation des collectivités locales à l'élaboration et à la validation du schéma d'ensemble du Grand Paris, ce qui semble assez logique au regard du régime de consultation dérogatoire qui prévaut par ailleurs dans l'ensemble du texte pour la mise en œuvre du schéma.

Si les collectivités ne sont pas assurées que leur point de vue pourra être pris en compte au moins une fois, on peut craindre qu'elles ne s'opposent au projet, alors même que le débat et l'échange pourraient susciter des positions plus positives.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. Savez-vous à quoi est dû le plus grand embouteillage d'Europe, qui se situe sur l'autoroute A4 ? Au veto du maire d'une petite collectivité, qui a refusé que le branchement entre l'A4 et l'A86 passe à proximité de quatre pavillons. De ce fait, 600 000 Franciliens sont pris en otages tous les jours.

Voilà pourquoi, à mon sens, il faut éviter qu'une collectivité puisse exercer un droit de veto sur un projet à caractère national.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'aimerais que le secrétaire d'État ou le rapporteur réponde à la question que nous leur avons déjà posée plusieurs fois : que faut-il entendre par « collectivités concernées » ?

M. Daniel Goldberg. Vraie question !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. Ce sont les collectivités concernées par le schéma.

M. François Pupponi. C'est-à-dire les quarante communes où se trouvent les gares. Les autres n'auront pas leur mot à dire !

M. Roland Muzeau. Voilà !

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

M. Daniel Goldberg. Nous réfléchissons sur la définition d'un schéma d'ensemble et non sur des opérations locales. Tout à l'heure, pour faire voter un amendement proposant la suppression du terme « Île-de-France » à propos de la résorption des déséquilibres territoriaux, le Gouvernement a argué qu'il s'agissait d'un schéma d'intérêt national. Comment peut-il considérer, quand il s'agit de définir le tracé du réseau de transport, que les collectivités concernées sont seulement celles où passe le réseau ? L'analyse est non seulement un peu rapide, mais lourde de conséquences : puisqu'on prévoit en tout quarante gares, très peu de communes auront leur mot à dire.

Je donne acte au rapporteur de la précision qu'il a fournie : à quelques semaines du débat qui va s'ouvrir, elle intéressera tous les maires d'Île-de-France dont la commune ne figure pas sur le tracé !

(L'amendement n° 40 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 117.

La parole est à M. Daniel Goldberg.

M. Daniel Goldberg. L'amendement vise à apporter une précision à l'alinéa 8, selon lequel « le schéma est mis en œuvre par des projets qui sont déclarés d'utilité publique et d'intérêt général ». Comment entendre ce dernier terme ? On sait en effet que, dès lors qu'on définit un projet d'intérêt général, on peut passer outre la volonté des élus locaux, voire des citoyens qui y seraient défavorables. Le Gouvernement choisira-t-il d'ignorer la consultation des collectivités locales directement concernées par le tracé ?

M. Roland Muzeau. Il a déjà choisi de l'ignorer en substituant le mot « débat » à celui de « consultation » !

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Le secrétaire d'État a déjà répondu ce matin, à propos du SDRIF : le projet actuel n'est toujours pas opposable aux tiers.

M. Roland Muzeau. La faute à qui ?

(L'amendement n° 117, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 43, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 345.

La parole est à M. Gérard Gaudron.

M. Gérard Gaudron. Si l'on veut encourager les Franciliens à recourir au réseau du métro automatique, il convient de garantir dès à présent l'intermodalité dans la définition du schéma d'ensemble des infrastructures, lorsque la solution du parc relais est pertinente. À ce titre, la tarification combinée « transport en commun/parking » est un service que l'on doit offrir aux futurs voyageurs qui emprunteront le métro automatique du Grand Paris.

On me répondra sans doute que cette initiative devrait revenir au STIF, mais il me semble que nous pouvons parfaitement fixer dans la loi des orientations précises qui lui seront opposables.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis très favorable, car il s'agit d'un amendement pertinent.

Il prévoit non seulement l'intermodalité, mais surtout, il introduit une nouveauté qui satisfera plus d'un usager en prévoyant le stationnement des véhicules et l'instauration d'une tarification combinant le transport et le stationnement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 43 et présenter le sous-amendement n° 345.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Monsieur Gaudron, les deux questions que soulève votre amendement correspondent à des enjeux importants liés au développement réel et concret de l'intermodalité. Toutefois, la question de la tarification relève de la compétence exclusive du STIF, dont ce projet de loi n'a pas à traiter.

Je suis donc favorable à votre amendement, sous réserve que le sous-amendement n° 345 du Gouvernement soit adopté.

M. Daniel Goldberg. Nous sommes favorables au sous-amendement !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission y est défavorable.

(Le sous-amendement n° 345 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suppose que le Gouvernement est défavorable à l'amendement, puisque son sous-amendement n'a pas été adopté.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. C'est bien cela.

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. J'aimerais bien que l'on m'explique comment nous pouvons prendre une décision qui relève de la compétence du STIF !

Monsieur Gaudron, je ne remets pas en cause le fond de votre amendement. Les questions que vous soulevez afin d'améliorer l'utilisation des transports en commun méritent d'être posées. Mon avis personnel sur ces sujets n'est d'ailleurs sans doute pas éloigné du vôtre. Cependant, en tout état de cause, cela ne relève pas de la compétence du législateur.

En la matière, dès lors que ce dernier a donné une compétence au STIF, il ne lui appartient plus d'adopter lui-même des règles. La compétence est au STIF et pas ailleurs ! Si vous voulez procéder autrement, il faut dissoudre le STIF et revenir à la situation qui prévalait avant sa création : vous ferez ainsi plus facilement ce que vous voulez !

Je ne veux pas porter de jugement de valeur – ce n'est d'ailleurs pas à nous de le faire mais au conseil régional – mais nous ne pouvons pas voter cet amendement : monsieur le secrétaire d'État, il vous appartient de rappeler à notre assemblée qu'il ne relève pas de notre compétence.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. J'ai voté pour le sous-amendement du Gouvernement.

Dès l'origine, une série de faux procès ont été faits à ce projet de loi : il ne s'agirait pas d'un projet d'aménagement urbain alors que c'est pourtant une évidence – cela est même écrit à plusieurs reprises dans le texte ; ce serait un projet de recentralisation, alors que le texte se fonde, en fait, sur une contractualisation avec les collectivités territoriales. Malgré tout cela, jusqu'à maintenant, la majorité comme le Gouvernement ont veillé à ne pas alimenter ces faux procès et même, plus précisément, à les combattre.

Pourtant, si nous devons adopter cet amendement, il y aurait recentralisation de la politique tarifaire du STIF.

M. Daniel Goldberg et Mme Annick Lepetit. Eh oui !

M. Jean-Christophe Lagarde. Le sous-amendement du Gouvernement n'ayant malheureusement pas été adopté, nous donnerions une arme à ceux qui instruisent de faux procès.

Sur le principe, l'idée de Gérard Gaudron est à la fois juste et excellente. Si j'étais conseiller régional ou membre du STIF, je voterais bien volontiers ces mesures dans ces instances, mais si nous adoptons l'amendement n° 43 en l'état, nous disons clairement au STIF qu'il n'a plus le droit de fixer une politique tarifaire différenciée sur ce sujet.

M. Yves Albarello, rapporteur. Mais ce n'est pas vrai !

M. Jean-Christophe Lagarde. Peut-être la navette...

M. Daniel Goldberg. Quelle navette ?

M. Jean-Christophe Lagarde. ...ou la commission mixte paritaire permettront-elles de régler ce problème, mais j'appelle l'attention de tous mes collègues sur le problème posé. Si nous votions cet amendement, cela signifierait que, à quelques semaines d'élections qui préoccupent manifestement beaucoup l'opposition, puisqu'elle ne cesse pas d'en parler (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC*)...

Monsieur Goldberg, vous ne savez parler que de cela : en réalité le projet de loi ne vous intéresse pas ; seules les élections régionales sont l'objet de votre attention !

M. Daniel Goldberg. Monsieur Lagarde, moi, j'étais présent en commission !

M. Jean-Christophe Lagarde. Cela signifierait que, quelle que soit la majorité qui sortira des urnes dans cette région d'ici quelques mois, nous lui imposerions la façon dont elle doit tarifier le stationnement et le transport. Cela me semble constituer un réel écueil.

M. Roland Muzeau. On ne peut pas faire cela !

M. le président. La parole est à M. Patrice Calmégane.

M. Patrice Calmégane. Je n'ai pas cosigné l'amendement n° 43, mais j'aurais pu le faire.

Chers collègues vous noterez que, dans la rédaction de l'amendement, il est précisé : « en prévoyant ». Il ne s'agit donc pas d'une obligation, mais d'un souhait et d'une orientation.

M. Yves Albarello, rapporteur. Exactement !

M. Patrice Calmégane. L'amendement précise seulement qu'il est intéressant de prévoir, dès maintenant, dans le cadre du projet de loi, d'installer des parkings autour des

gares et de penser à un système de tarification prenant en compte le transport et le parking. C'est pourquoi je suis favorable à cet amendement.

M. Yanick Paternotte. Très bien !

M. Roland Muzeau. Tout de même, nous ne sommes pas là pour voter le programme de Mme Pécresse !

M. le président. La parole est à M. Gérard Gaudron.

M. Gérard Gaudron. Il nous appartient de fixer des orientations ; le STIF fera ensuite comme il voudra pour fixer les tarifs. Nous nous devons seulement de prévoir qu'il puisse le faire.

M. Roland Muzeau. Mais le STIF est déjà tout à fait libre de le faire !

M. Yanick Paternotte. Alors pourquoi ne pas l'écrire ?

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

M. Daniel Goldberg. Je ne reviendrai pas sur les remarques peu amènes de M. Lagarde, même si nous aurions pu avoir cette discussion s'il était venu participer au débat en commission...

M. Jean-Christophe Lagarde. Je ne suis pas membre de la commission du développement durable !

M. Daniel Goldberg. Mais il fallait venir ! Si ce texte vous intéresse, vous pouviez participer au débat !

M. Jean-Christophe Lagarde. Cessez de donner des leçons à tout le monde !

M. Daniel Goldberg. Monsieur Lagarde, inutile de vous fâcher ! J'aimerais poursuivre.

Monsieur le président, je souhaite que les interventions de M. Lagarde ne soient pas décomptées sur mon propre temps de parole.

M. le président. Monsieur Goldberg, poursuivez !

Sans m'immiscer dans le débat, ce que je ne fais jamais, il me semble que lorsque l'on interpelle les collègues, il faut s'attendre à une réaction. C'est un peu la loi du genre.

M. Daniel Goldberg. Sur le fond, M. Lagarde avait raison. D'ailleurs, le fait que nos collègues de l'UMP persistent dans l'erreur, en voulant fixer un système de tarif unique dans le cadre de ce projet de loi...

M. Patrice Calmégane et M. Yves Albarello, rapporteur. Nous ne fixons rien ; nous demandons qu'un tel tarif soit fixé !

M. Daniel Goldberg. ...montre bien, un sujet après l'autre, et petit à petit, qu'ils veulent opérer une véritable recentralisation.

Cet amendement a été adopté par la commission : poursuivez donc dans l'erreur !

M. Patrice Calmégane. Et quand la région met en place un tarif social sans prévenir les conseils généraux, ce n'est pas une erreur ?

M. le président. La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

M. Roland Muzeau. Enfin, un peu de sagesse !

M. Christian Jacob, *président de la commission du développement durable*. J'ai bien entendu les arguments de M. Goldberg ou de M. Muzeau. Ils soulignent qu'il est difficile pour la loi d'émettre une injonction à l'égard d'une collectivité dans un domaine qui relève de la compétence de cette dernière. Mais ce n'est pas ce que propose de faire l'amendement de M. Gaudron qui se contente d'écrire : « en prévoyant la mise en place d'un système unifié de tarification ». Il s'agit seulement d'affirmer le principe qui permet d'avancer ensemble vers cette mise en place.

On ne peut tout de même pas reprocher à la loi d'être incitative ! Mais il ne s'agit en aucun cas d'une injonction.

M. Yanick Paternotte. C'est un amendement durable !

M. Roland Muzeau. Un amendement Valérie Pécresse, plutôt !

M. Christian Jacob, *président de la commission du développement durable*. L'amendement de notre collègue me semble fondé, j'invite notre assemblée à le voter.

M. Roland Muzeau. Nous, en tout cas, on soutient le Gouvernement ! (*Rires.*)

(*L'amendement n° 43 est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 118.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement vise à inscrire dans le projet de loi que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris « précisera les conditions dans lesquelles l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est relié à la ville de Paris ».

En effet, un certain flou règne en la matière. Aujourd'hui, deux projets sont présentés par l'État.

Il y a tout d'abord le projet Charles-de-Gaulle Express, encore à l'étude, que, manifestement le Gouvernement souhaite maintenir – le préfet Canepa l'a d'ailleurs dit très clairement devant la commission animée par Gilles Carrez. Il y a ensuite le projet proposé par Christian Blanc.

Tout cela mérite donc d'être précisé dans le projet de loi.

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

M. Yves Albarello, *rapporteur*. Défavorable.

Dans le premier alinéa de l'article 2 du projet de loi, il est déjà précisé que le réseau de transport public du Grand Paris est raccordé « aux aéroports internationaux », et Roissy-Charles de Gaulle est bien un aéroport.

M. Yanick Paternotte. Je vous le confirme ! (*Sourires.*)

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

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

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

M. Daniel Goldberg. Il serait bon que le Gouvernement nous donne sa position dans un débat qui a fait couler beaucoup d'encre, depuis de nombreuses années.

Le Gouvernement continue-t-il de soutenir le projet du Charles-de-Gaulle Express ? On sait que de nombreux débats ont eu lieu sur son tracé, sur son mode de financement,

sur son mode d'exploitation et sur ses tarifs. Connaître le choix du Gouvernement permettrait d'avoir une plus grande lisibilité sur l'ensemble du réseau.

Dans les quelques esquisses des tracés parues dans la presse – presque rien : à peine une par jour ces derniers temps (*Sourires*) –, j'ai cru voir que le Charles-de-Gaulle Express ne figurait plus. Nous voudrions donc seulement connaître la position du Gouvernement sur ce projet et son tracé.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. La question est importante, car ce qui vaut pour l'aéroport de Roissy vaut aussi pour d'autres.

Il ne suffit pas de présenter un schéma comme celui qui est prévu à l'article 2, encore faut-il que ce dernier explique ce qu'il en est des connexions avec les réseaux existants, et comment il se substitue à d'autres projets. Il est important de le savoir.

Une boutade pour conclure : l'amendement aurait tout de même pu prévoir que le schéma préciserait les conditions dans lesquelles Paris et Roissy seraient reliés, en passant par Sarcelles. (*Sourires.*)

Mme Annick Lepetit. On aurait aussi pu parler de la ligne B du RER !

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

M. Yanick Paternotte. Nous parlons d'un sujet important que j'ai déjà évoqué hier, lors de mon intervention dans la discussion générale.

Discuter du mode de liaison est une chose, mais c'est un autre débat que celui du délai de réalisation. On oublie trop souvent que si les projets peuvent être contradictoires, c'est bien ce dernier point qui importe aux yeux des citoyens.

Hier, j'ai évoqué plusieurs projets qui, selon moi, peuvent être rediscutés et j'ai cité CDG Express. En effet, dès le début du débat public sur ce projet – j'étais personne qualifiée –, je l'ai combattu. Il me semble qu'il s'agit d'un projet coûteux, qui comporte un risque financier pour l'État, car celui-ci pourrait être amené à mettre la main à la poche en fin de parcours. Par ailleurs, ce projet est contradictoire avec la ligne B, en termes de sillon et de capacité, et sa réalisation est éloignée dans le temps.

Il serait plus pertinent de s'intéresser à ce qui existe et à ce qui est financé, comme le débranchement du TGV au départ de la gare du Nord par le triangle de Vemars, qui entre dans la gare TGV-RER. Ce dernier tracé permet de faire CDG Express sans avoir besoin de dépenser 7 milliards d'euros !

Certes, cela ne figure pas dans le texte. Mais il me semble que nous devons revoir un certain nombre de projets, notamment le CDG Express ou la liaison Creil-Roissy. S'agissant de cette dernière, il est en effet techniquement impossible d'amener trois missions sur deux voies dans une gare en cul-de-sac. Quant au CDG Express, je préconise qu'il utilise les sillons existants de la ligne TGV, qui sont sous-exploités dans le triangle de Vemars en venant de la gare du Nord.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le secrétaire d'État, il est vrai que ce texte fait l'objet de nombreux faux procès, mais, en l'espèce, il s'agit d'un véritable problème.

Non pas que je souhaite que le CDG Express passe par Drancy : il se trouve que ce serait le cas, sans, du reste, que le maire de cette ville, que j'ai l'honneur d'être, ait jamais été consulté ni informé de quoi que ce soit ; notre collègue Gérard Gaudron, ancien maire d'Aulnay, était d'ailleurs dans la même situation. Mais enfin, on cherche vingt milliards d'euros, en voilà déjà sept tout trouvés !

En effet, dès lors que le métro automatique assure, par la double boucle, la liaison entre Charles-de-Gaulle, les principaux centres économiques, voire les principaux centres de recherche, et le centre de Paris, CDG Express perd sa raison d'être. J'ignore, monsieur le secrétaire d'État, si ce projet, sur lequel j'ai toujours été très réservé – j'ai eu connaissance des nombreux changements de tracé –, relève de vos attributions. Toutefois, si, comme je le souhaite ardemment, votre projet de loi est adopté par le Parlement et que la Société du Grand Paris établit le schéma du métro automatique, il faudra nécessairement renoncer au projet du CDG Express – et je pense que nombre des collectivités concernées seront d'accord avec moi sur ce point. Ce projet était perçu comme coûteux, risqué et réservé à quelques-uns ; vous en concevez un plus performant, plus rapide et au bénéfice de tous. Il est inutile de financer ces deux infrastructures.

Je comprends que vous ne puissiez pas vous prononcer sur ce point tant que le projet de loi n'est pas adopté. Mais, encore une fois, si la Société du Grand Paris voit le jour et que le schéma de transport est approuvé après la consultation du public, CDG Express perdra tout intérêt. Ainsi nous disposons déjà – et cela devrait vous rassurer, chers collègues – du tiers du financement prévu.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Nous examinons toujours l'article 2, qui a trait au réseau de transport.

M. François Pupponi. Nos débats sont moins rapides que le métro automatique !

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Le texte qui vous est soumis concerne un métro automatique à grande capacité ; c'est tout. Le projet de CDG Express ou celui de la desserte de Mantes existent, mais ce n'est pas de cela que nous parlons. Nous sommes en train d'examiner la création d'un réseau de transport homogène, avec son propre système de roulement. Je comprends que la question se pose, mais ce n'est pas ici que nous avons à la traiter. On a évoqué le plan de mobilisation, qui relève de la compétence de la région. En l'espèce, le problème est un peu différent, car il s'agit aussi de l'État. En tout cas, pour préserver la simplicité et la lisibilité de nos débats, mieux vaut tenir la question du CDG Express à l'écart.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le secrétaire d'État, il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause le grand huit ou de prendre parti pour l'un ou l'autre des deux projets, mais ceux-ci sont tous deux portés par l'État et destinés à desservir l'aéroport Charles-de-Gaulle. La moindre des choses serait que le schéma du réseau de transport public précise les conditions dans lesquelles cet aéroport sera desservi. D'autant que l'amélioration du RER B figure dans le plan de mobilisation défendu par la région et les huit départements. Il ne s'agit pas d'opposer les différents projets mais, au contraire, de les fédérer. Il faut bien, à un moment donné, que les législateurs que nous sommes soient éclairés sur ce point. À cet égard, il

me paraît essentiel que des précisions figurent dans ce projet de loi. J'ajoute qu'il s'agit, en tout cas en ce qui concerne Charles-de-Gaulle Express, de financements publics.

M. le président. L'Assemblée étant suffisamment éclairée, je vais mettre aux voix l'amendement n° 118.

(L'amendement n° 118 n'est pas adopté.)

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures trente-cinq, est reprise à dix-huit heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

Mes chers collègues, je vous informe qu'il nous reste 247 amendements à examiner.

M. Roland Muzeau. Combien de l'UMP ?

M. le président. Quand on aime, on ne compte pas, monsieur Muzeau !

Quoi qu'il en soit, je tenais à ce que notre assemblée soit informée sur ce point.

Après l'article 2

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 206.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. L'amendement n° 206 vise à augmenter les ressources du STIF par la hausse des recettes du versement transport. Comme chacun le sait, le nouveau réseau de transport aura un coût pour l'autorité organisatrice des transports franciliens. Je crains que ce coût soit conséquent et dérape faute d'un nombre suffisant de voyageurs, comme certaines études le font apparaître, ce qui aurait pour conséquence d'établir une sélection par les ressources pour l'accès à ce réseau.

Quel que soit le niveau des recettes, le STIF devra, lorsque le réseau Grand Paris lui sera confié par la société du même nom, rémunérer chèrement les exploitants de ce service de transport et l'entretien de son matériel. En l'état actuel du texte, rien n'est prévu pour assurer le financement du fonctionnement de ce nouveau réseau, ce qui est quelque peu irresponsable.

Je vous rappelle que le rapport Carrez a fait apparaître un reste à financer considérable – 38 milliards d'euros. Face à ces dépenses, le STIF devra mettre à contribution soit les collectivités territoriales – c'est-à-dire les contribuables –, soit les usagers, voire les deux, comme c'est probable. Le rapport Carrez prévoit cette hausse alors que la contribution des entreprises serait revue à la baisse.

Nous refusons cette évolution : l'amélioration du réseau ne doit pas se traduire par un renchérissement pour les ménages, sinon il n'existera aucun effet incitatif en faveur des transports en commun et les plus modestes subiront une charge supplémentaire, d'autant plus inconcevable en cette période de crise.

Le rapport Carrez met en évidence la nécessité de revoir les taux du versement transport, même si ses propositions sont insuffisantes.

Cet amendement propose par conséquent une augmentation justifiée et raisonnable de 0,2 % des deux plus forts taux et de 0,3 % du taux de grande couronne. Le taux du versement transport ne peut rester plus faible en Île-de-France que dans toutes les autres agglomérations de France : c'est là une absurdité à laquelle il faut remédier.

Il crée également un taux de versement transport supérieur dans les zones aéroportuaires de Roissy et Orly, dont les entreprises bénéficieront d'une desserte renforcée qui accroîtra leur dynamisme. Alors que la grande majorité de leurs salariés sont contraints d'utiliser leur voiture pour aller travailler, ces entreprises doivent assumer une contribution accrue pour que l'accès au lieu de travail soit facilité.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

(L'amendement n° 206 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 208.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. L'amendement n° 208 est un amendement de repli. Il vise à ce qu'un rapport relatif aux problématiques de financement et de contribution de l'assiette du versement transport soit établi par le Gouvernement et remis au Parlement dans les six mois.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

(L'amendement n° 208 n'est pas adopté.)

Article 2 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 119.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement montre que l'article 2 bis n'est qu'un habillage puisque le Grand Paris, en favorisant l'étalement urbain, ne répond pas aux objectifs de développement durable définis par le Grenelle de l'environnement.

Nous avons raison d'être méfiants, car la discussion que nous avons eue tout à l'heure dans le cadre de l'article 2 au sujet de l'amendement n° 43 déposé par notre collègue Gaudron – un amendement qui fut hélas adopté – montre que le dispositif proposé tend à favoriser la création de parcs de stationnement. Pour notre part, nous estimons qu'il est préférable de faire en sorte que les réseaux de proximité desservent les gares, et proposons de modifier la fin de l'article 2 bis en ce sens.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

(L'amendement n° 119 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 134.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. L'amendement n° 134 se situe dans la lignée de notre amendement n° 74 sur l'étalement urbain, examiné à l'article 1^{er}, et a été adopté en commission. Il nous paraît nécessaire d'insister sur la nécessité de promouvoir une ville dense – construire la ville sur la ville –, un principe sur lequel s'accordent tous les architectes, les urbanistes et les spécialistes de l'environnement, que nous souhaiterions voir inscrit dans la loi. Il nous paraît incroyable d'être systématiquement obligés de rappeler ce principe.

Comme je l'ai fait pour notre amendement précédent, je rappelle que cela fait partie des principes retenus par le Grenelle de l'environnement. Vous connaissez, monsieur le secrétaire d'État, la principale critique formulée à l'égard de votre projet lors de sa phase préparatoire : en traversant des zones faiblement peuplées, votre nouveau métro va forcément provoquer un étalement urbain supplémentaire, ce qui ne paraît pas souhaitable dans notre région.

Pour terminer, nous avons le sentiment que les dispositions du Grenelle de l'environnement, si elles permettent au Gouvernement de se donner bonne conscience, s'effacent pour céder la place aux vieilles habitudes dès que l'on aborde des questions concrètes relatives à l'environnement et au développement durable.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Je veux rappeler à Mme Lepetit que si la commission a rejeté cet amendement, elle a substantiellement fait progresser le texte en faisant figurer la maîtrise de l'étalement urbain dans ses objectifs.

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

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

(L'amendement n° 134 n'est pas adopté.)

(L'article 2 bis est adopté.)

Article 3

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, inscrit sur l'article.

M. Bertrand Pancher. Le projet de loi relatif au Grand Paris est ambitieux, comme chacun le sait, puisqu'il va permettre à la région parisienne d'assurer son rayonnement et son développement au cours des prochaines décennies. Nous voulons rester dans le concert des métropoles d'envergure internationale et permettre à l'ensemble des Français de tirer profit du potentiel de développement de l'Île-de-France.

L'envergure indéniable de ces réalisations futures interpelle bien naturellement les élus de la grande couronne parisienne, les acteurs de la société civile et nos concitoyens, d'autant plus que ce n'est qu'une première étape, qui sera suivie d'autres projets.

Le Grand Paris suscite beaucoup d'interrogations et d'attentes de la part des parties prenantes au projet, en matière de logement, de services, de modernisation de l'offre de transport existante, de nouvelle offre de transports et d'interaction de ces offres avec celles de tous nos territoires.

Ces questions peuvent cristalliser les oppositions si l'on n'associe pas l'ensemble des acteurs et si l'on ne rappelle pas clairement que tout se mettra en place après avoir largement consulté les parties prenantes ; tel est l'objet de l'article 3.

J'ai défendu, avec d'autres, cette idée essentielle du renforcement de la concertation pour faire du développement parisien un véritable projet partagé. Nous avons tous œuvré pour la réintroduction d'un débat public transparent avec le soutien du Gouvernement et de ses services. J'ai rencontré un ministre très ouvert sur le sujet, que je n'ai eu aucune difficulté à convaincre,...

Mme Annick Lepetit. Ah bon !

M. Bertrand Pancher.... et je ne suis pas surpris qu'il ait accepté les amendements de la commission des lois saisie pour avis avant ceux de la commission du développement durable, ce qui nous a privés des effets d'annonce.

Dans notre pays, la participation du public au processus décisionnel renvoie à différents textes : la Convention d'Aarhus, la Charte de l'environnement, ou encore la loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité. La Commission nationale du débat public, la CNDP, est une autorité administrative indépendante. Elle a fait la preuve de son efficacité et apportera aux citoyens et aux acteurs des garanties en matière d'information, de transparence et de neutralité, en conservant une rigoureuse indépendance par rapport au maître d'ouvrage. C'est donc elle qui devrait organiser le débat. Grâce à son impartialité, le débat public sera bien organisé dans le respect des différentes expressions.

J'ai souhaité, et notre rapporteur m'a soutenu, qu'il soit rendu compte devant les commissions compétentes du Parlement des résultats de la concertation menée. J'ai voulu aussi attirer l'attention sur l'importance des investissements qui seront réalisés et, par conséquent, sur la longueur des délais nécessaires pour leur mise en œuvre. Il faudra donc associer le public et les acteurs non seulement avant les décisions mais aussi pendant toute la phase de réalisation. Lors du débat public, il faudra également évoquer les modalités de gouvernance de l'après-débat.

La Société du Grand Paris devra bien évidemment communiquer à la CNDP ce qu'elle entend retenir de la concertation en relation avec le Parlement. La Commission devra émettre en retour un avis et, pourquoi pas, si on lui en fait la demande, désigner un garant indépendant afin de suivre les engagements.

Il faudra une information permanente des réalisations en cours, afin que l'on soit convaincu que le débat public a été utile.

Les élus de la région parisienne réclamaient à juste titre un débat transparent. Ils souhaitaient être associés en permanence aux décisions. Ils ne voulaient pas être mis devant le fait accompli : tel sera le cas grâce à cet article.

Ces mêmes élus vont devoir maintenant tirer les conséquences de ces avancées, c'est-à-dire cesser de reprocher à ce texte de ne pas être assez ambitieux ou au Gouvernement de passer en force. Comment préserver les 2 300 hectares du plateau de Saclay, remettre en état le réseau existant, créer un lien avec le réseau futur, financer le grand huit ? Tout devra être abordé dans le cadre du grand débat public. Il doit en être également ainsi du lien entre les transports de la province et ceux de l'Île-de-France, y compris le lien entre la route et les transports collectifs. Nous attendons beaucoup du résultat des concertations menées. Je fais confiance à la CNDP pour nous présenter les souhaits des Franciliens, des provinciaux et de leurs élus, en toute indépendance.

Comme le rappelait hier Gilles Carrez, ce projet de loi est un grand départ. Les investissements devront être mis en œuvre dans le consensus, y compris avec les élus de gauche de l'Île-de-France. L'État ne peut et, j'en suis convaincu, ne veut pas faire tout tout seul. Au-delà des déclarations de posture, je pense que, eu égard à la rédaction de cet article, le bon sens l'emportera très vite.

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 135.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Au cours de son examen en commission, l'article 3 a donné lieu à de nombreux échanges très constructifs. Le rapporteur a d'ailleurs proposé de le réécrire totalement.

On peut retenir de ces modifications l'introduction de la Commission nationale du débat public, puisque le débat avec nos concitoyens devait initialement être animé par le préfet avec l'appui de la Société du Grand Paris. Il n'y avait donc pas de garant de la concertation. Nous considérons, nous aussi, que la présence de la CNDP était indispensable. Nous en avons discuté avec son président, il fallait que cette commission soit associée en amont, précisément pour préparer le débat public.

En commission, le Gouvernement avait indiqué qu'il souhaitait que ce débat puisse avoir lieu à la fin de l'année 2010. Lorsqu'on connaît le degré de précision que réclame la CNDP – et c'est heureux ! – pour aborder la discussion avec nos concitoyens, cela signifie que les délais seront extrêmement courts. La CNDP devra très vite être associée.

Les modifications introduites à l'article 3 vont dans le bon sens. Nous souhaitons néanmoins une participation démocratique beaucoup plus importante, avec la CNDP, bien sûr, mais aussi avec les élus. Nous reviendrons sur ce point par le biais d'amendements.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Je ne veux pas polémiquer. Madame Lepetit, nous avons fait un travail important en commission. Comme l'a dit Bertrand Pancher, nous avons réintroduit la CNDP, qui avait été initialement écartée. À la demande de sa majorité, le Gouvernement a accepté d'élargir le débat en prévoyant d'en confier la responsabilité à la Commission nationale. J'ai demandé également le renforcement temporaire des moyens. Tout cela figure dans le texte adopté par la commission : c'est, me semble-t-il, un progrès.

Dois-je rappeler que la CNDP est une autorité administrative indépendante, ce qui garantit sa totale intégrité ? Dois-je rappeler que le texte, tel qu'initié par le Gouvernement, prévoit la consultation des collectivités territoriales, et qu'à l'initiative de votre rapporteur la commission du développement durable a prévu la consultation du STIF ? Garantie supplémentaire : les commissions compétentes des assemblées seront en quelque sorte associées à différents stades de la procédure puisqu'il est prévu qu'elles soient régulièrement informées de telle sorte qu'elles puissent exercer leur mission de contrôle de l'exécution de la loi.

Pour tous ces motifs, j'émet donc un avis défavorable.

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

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

(L'amendement n° 135 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 30.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 30, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 213.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Il faut constater avec intérêt que les dispositions contenues dans les articles issus de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, ont été, pour l'essentiel, reprises dans la réécriture de l'article 3 tel qu'il a été adopté en commission.

Nous notons toutefois que l'article L.121-9 du code de l'environnement, qui prévoit que la Commission nationale du débat public est censée « apprécier, pour chaque projet, si le débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire », n'a été que partiellement réintégré, ce qui n'est peut-être pas fortuit.

« Intérêt national » : si ces mots figurent abondamment dans l'exposé des motifs du projet de loi, les dispositions qui nous sont proposées ne font absolument pas la preuve, en réalité, de cette dimension. De même que les aguichantes promesses du Président de la République et les projets d'envergure proposés par les équipes d'architectes pour la métropole parisienne ne trouvent aucune concrétisation dans le projet de loi qui nous est soumis. Autrement dit, la vision développée ici ne correspond pas, pour l'instant, à l'intérêt général de la nation et vous comptez malheureusement éluder cet aspect du débat public.

Les députés du groupe GDR continueront de porter l'intérêt de tous et de toutes, et non la seule préoccupation d'une « ville financiarisée » décrite par l'urbaniste Isabelle Baraud-Serfaty : la ville qui s'entend « comme un produit qui s'échange, au moins par morceaux, et qui peut être valorisé » au sens d'un rendement pour l'actionnaire ; la ville « capital-investissement » qui se déconnecte de plus en plus des habitants, des services publics et des caractéristiques physiques.

Cet amendement vise à faire en sorte que le projet établi pour le débat public par la Société du Grand Paris témoigne de la prise en compte de l'intérêt général et présente la déclinaison du bénéfice réel pour l'ensemble du territoire.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Sachez toutefois, monsieur Muzeau, que l'amendement suivant, le n° 215 deuxième rectification, a été accepté. *(Exclamations sur divers bancs.)*

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

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

(L'amendement n° 213 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 215 deuxième rectification.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Monsieur le rapporteur, j'aurais préféré que vous acceptiez l'amendement n° 213 !

Si l'amendement n° 213 visait à faire en sorte que le projet présenté au public prenne en compte l'intérêt général et décline le bénéfice réel pour l'ensemble du territoire, nous souhaitons aussi qu'il montre les enjeux socio-économiques en termes de rayonnement international de la région Île-de-France et de la France. Tel est l'objet de l'amendement n° 215 deuxième rectification.

Par rayonnement international, nous entendons évidemment le développement d'une métropole attractive pour les entreprises et dynamique par son économie, mais aussi, et surtout, exemplaire pour son haut niveau de services publics, sa réponse aux besoins des habitants et par sa qualité de vie – logement, transports, loisirs, culture, espaces verts, lutte contre l'exclusion.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable.

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

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

(L'amendement n° 215 deuxième rectification est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité. *(« Bravo ! » sur divers bancs.)*

Je suis saisi d'un amendement n° 47.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. L'alinéa 5 prévoit les conditions dans lesquelles on va informer le public pour l'éclairer. Le dossier établi par la Société du Grand Paris comportera notamment les objectifs et les principales caractéristiques du schéma d'ensemble, l'exposé des enjeux socio-économiques, l'estimation du coût, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Il manque cependant un élément : les modes de financement et les grands équilibres envisagés.

Je sais bien qu'entre le moment de la consultation publique et le financement effectif un certain nombre de modifications seront possibles. Si l'on propose aux collectivités locales et à tous nos concitoyens un débat public sur la réalisation d'une telle infrastructure, il me paraît normal qu'on ne se contente pas de leur dire combien cela va coûter mais qu'on leur explique également comment on envisage de financer le projet.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Cet amendement a été rejeté par la commission. Il appartiendra à la CNDP de déterminer les éléments qu'elle estimera nécessaires à l'information du public, y compris en matière financière. Son président devrait tenir compte de cette préoccupation.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. La Commission nationale du débat public n'a jamais organisé de débat public sans réclamer l'ensemble des éléments au maître d'ouvrage. Bien entendu, les conditions de financement de projets soumis au débat public, comme les conditions des grands équilibres sur le plan financier, seront nécessairement demandées par la CNDP, autorité indépendante.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'ai du mal à comprendre la position du rapporteur. Dans l'alinéa 5 auquel fait référence l'amendement de notre collègue Lagarde, il est bien précisé un certain nombre d'éléments que le dossier devra contenir, à savoir les coûts, les enjeux économiques, les prévisions de trafic. Pourquoi exclure les conditions des modes de financement ? Ce projet, on l'a souligné tout à l'heure, coûte 21 milliards d'euros. Il est donc normal d'informer sur les conditions de son financement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. J'ai entendu l'argument du rapporteur. Il est précisé que le public connaîtra le coût, sans être toutefois informé du mode de financement. Je ne sais pas pourquoi l'un figure dans le texte et l'autre pas. En tout état de cause, si ce que nous ont dit notre rapporteur et notre collègue Bertrand Pancher est exact, c'est-à-dire que la Commission nationale du débat public décidera, je profite de l'occasion pour demander aux membres de cette commission d'indiquer les modes de financement envisagés, si l'on ne veut pas que le débat soit vidé d'une partie de son sens.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. L'amendement de M. Lagarde est de bon sens.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. M. Lagarde retire-t-il son amendement ?

M. le président. Non, il est maintenu, monsieur le rapporteur.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. À l'occasion de ce texte, le Gouvernement ne souhaite pas créer un précédent législatif. Avis défavorable.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

(L'amendement n° 47 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 39.

La parole est à Mme Annick Girardin.

Mme Annick Girardin. Cet amendement, présenté par les députés radicaux, a la même logique que l'amendement n° 41 à l'article 2. Il vise à apporter une garantie et à traduire concrètement dans ce texte la mission au bénéfice de l'ensemble du territoire national définie dans l'article 1^{er} du projet relatif au Grand Paris. Il convient de passer du grand principe à des engagements de portée réelle. Il paraît à ce titre essentiel que le dossier destiné au public dans le cadre de la consultation, désormais organisée par la Commission nationale du débat public, précise les enjeux d'aménagement du territoire pour l'ensemble du territoire national.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement est partiellement satisfait par l'amendement n° 215 que nous venons d'adopter.

M. Roland Muzeau. C'était d'ailleurs un excellent amendement !

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

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

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

Mme Annick Girardin. Oui, monsieur le président !

(L'amendement n° 39 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 218 et 136, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 218.

M. Roland Muzeau. L'importance de l'enjeu relatif à la mise en œuvre de ce projet impose de consulter l'ensemble des partenaires afin d'éviter de possibles erreurs, mais aussi parce que nombre d'entre eux devront, chacun le sait, participer financièrement aux investissements et à la gestion.

C'est pourquoi nous proposons de compléter l'avant-dernière phrase de l'alinéa 6 par les mots « au conseil régional et aux collectivités territoriales concernées, ainsi qu'au syndicat des transports d'Ile-de-France ».

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 136.

Mme Annick Lepetit. Le dossier préparé par la future Société du Grand Paris sera simultanément transmis à la CNDP et au représentant de l'État dans la région. Nous souhaitons ajouter qu'il le sera également au conseil régional d'Ile-de-France. Il nous paraît évident que celui-ci doit être pleinement associé et avoir les mêmes prérogatives en ce domaine que l'État.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable.

La consultation des collectivités territoriales, madame Lepetit, est prévue à l'alinéa 9. Il n'y a donc pas lieu de les consulter au stade de l'élaboration du dossier.

Mme Annick Lepetit. C'est bien dommage !

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

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

(L'amendement n° 218 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 136 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 137.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement est défendu.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

(L'amendement n° 137 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 138.

Mme Annick Lepetit. Il est également défendu.

(L'amendement n° 138, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 139.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Dans le même esprit, nous souhaitons, à la première phrase de l'alinéa 9, substituer aux mots : « région, au Syndicat des transports d'Ile-de-France », les mots « région Ile-de-France, qui est, par la loi, la compétence de planification du territoire régional, au syndicat des transports Ile-de-France, qui est, de par la loi, l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. »

Nous sommes cohérents : les projets de transport et d'aménagement sont bien évidemment portés par le SDRIF et le STIF.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis défavorable. Je ne comprends en effet pas le sens de votre amendement, madame Lepetit, parce que la disposition est prévue à l'alinéa 9 qui précise : « Il est simultanément adressé, par le représentant de l'État dans la région, à la région, au Syndicat des transports d'Ile-de-France et aux départements d'Ile-de-France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement. À compter de cette transmission, ces collectivités et établissements publics 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. »

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

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

(L'amendement n° 139 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 341.

La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. C'est un amendement de conséquence à l'amendement déposé au sixième alinéa de l'article 2 que nous avons précédemment examiné. Il s'agit, après la deuxième occurrence du mot « région », d'insérer les mots : « a l'Atelier international du Grand Paris, ».

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Avis favorable.

(L'amendement n° 341 est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 220.

La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Lors de la procédure de consultation, le dossier complet devra être adressé, par le représentant de l'État dans la région, à la région, au Syndicat des transports d'Ile-de-France et aux départements d'Ile-de-France, ainsi qu'aux communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France dans leur ensemble, et pas seulement aux collectivités et organismes compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement. Maintenir dans le texte les mots « s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement », créerait une situation restrictive. Il existe forcément des effets collatéraux positifs et négatifs, mais on ne sait pas encore dans quelle proportion. Il est par conséquent, normal que le dossier soit transmis à toutes les collectivités territoriales.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement parce qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des établissements publics de coopération intercommunale qui ne sont pas compétents en matière d'urbanisme.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Les mots : « s'ils sont compétents en matière d'urbanisme et d'aménagement » visent les EPCI et non les collectivités territoriales qui disposent de la compétence générale ainsi que le STIF.

La rédaction de l'alinéa prête toutefois à confusion, mais la suppression proposée ne résout pas le problème. Le Gouvernement tirera partie de la navette parlementaire pour corriger cette ambiguïté.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Des intercommunalités peuvent ne pas avoir la compétence « urbanisme et aménagement » tout en ayant, par exemple, la compétence « transport ». Il serait tout de même assez paradoxal que ces intercommunalités n'aient pas le droit de s'exprimer sur un projet de transport. Je pense que M. le secrétaire d'État a fait référence au débat que nous aurons lors de la deuxième lecture, qui permettra effectivement de modifier cet alinéa.

(L'amendement n° 220 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 156.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Nous proposons de supprimer cet alinéa. En effet, au nom de quoi fixerions-nous dans le débat public un temps de parole réservé pour les élus? Les élus ont le droit de s'exprimer comme tous les autres citoyens. Les collectivités locales le feront, quant à elles, à travers leurs avis. Réserver un temps de parole aux élus risque de ne pas leur permettre de reprendre la parole après avoir donné leur avis. Nous commettrions donc une erreur en adoptant une telle mesure.

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. Il a raison!

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, mais sans doute peut-on en discuter. Les élus ont effectivement droit à la parole.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Le Gouvernement s'en remet, à cet instant, à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Ma préoccupation est identique à celle de notre collègue Pupponi. Je n'en tire toutefois pas les mêmes conclusions.

J'en profiterai pour évoquer l'amendement n° 96. Le risque, chers collègues, n'est pas tant que les élus ne puissent pas intervenir par l'intermédiaire de leurs collectivités territoriales par les avis qu'elles émettraient, mais que ces avis ne s'expriment pas forcément dans leur intégralité lors du débat public. Ce débat public est un lieu de rencontre entre des élus et des citoyens, lesquels doivent échanger ensemble sur un projet. Je préfère donc la rédaction de l'amendement n° 96 qui a pour objet de garantir un temps de parole raisonnable aux élus dès lors que ces derniers en auront au préalable fait la demande. Nous savons en effet tous comment se déroulent de telles réunions. Deux heures sont consacrées à la discussion. Sur 300 participants, trente veulent prendre la parole, dont quinze ou vingt maires. Si on supprime purement et simplement ce temps de parole, c'est l'organisateur du débat – le préfet, par exemple – qui en décidera. Puisque les élus locaux ne sont pas associés à l'élaboration du projet, on doit au moins leur garantir la possibilité de donner leur opinion et d'échanger avec leurs concitoyens. Cela doit être précisé clairement. Les élus seront mieux défendus si leur droit de parole est garanti. Supprimer toute référence reviendrait à dire que cela se passera, en fonction du temps ou de tel ou tel intervenant qui s'exprimera plus ou moins longuement.

Voilà pourquoi je suis défavorable à l'amendement de M. Pupponi.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Si l'on organise un débat public, c'est pour présenter un dossier à la population concernée. Les élus ont évidemment leur rôle à jouer, tout comme les organisations, mais à condition de prévoir pour ces différentes phases des moments bien distincts. Sinon, on aboutira à une discussion entre seuls élus et on n'aura pas besoin de débat public.

Tel qu'il est construit, le texte me paraît intelligent et rentre dans le cadre de toutes les concertations menées par la Commission nationale du débat public. Il y a d'abord une concertation avec les acteurs. Il est important qu'ils soient associés en amont de la consultation avec le grand public. Il y a ensuite la consultation du grand public. Les élus peuvent bien sûr prendre la parole, mais leur temps de parole ne doit pas dépasser celui des autres participants, sous la direction du président de la commission. C'est dans la tradition des bons débats publics et je ne suis pas favorable à ce que l'on apporte des modifications.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. À partir du moment où l'on inscrit dans la loi que les élus doivent être associés au débat public, on crée un précédent législatif, pour reprendre l'argument que vous avez utilisé tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État.

Je trouve tout de même un peu curieux que nous, élus nationaux, devions inscrire dans la loi que les élus locaux peuvent participer à un débat public qui concerne leur commune, leur territoire. Là, nous nous égarons. Faisons confiance à la Commission nationale du débat public, qui a l'expérience de tels débats depuis que l'on organise la consultation de nos concitoyens. Prévoir ainsi que l'on donne la parole aux élus risque de se révéler extrêmement dangereux.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Lorsqu'il y a un débat de cette nature, il y a de nombreux participants, ce qui est souhaitable. Il me paraît donc légitime et logique, et j'appelle l'attention notamment de tous ceux qui gèrent une collectivité territoriale ou qui participent à sa gestion, de garantir aux élus qu'ils pourront exprimer leur opinion, parce que cela éclaire le débat public.

Prenons l'exemple de la construction d'une gare sur un territoire à la suite de l'arrivée du nouveau métro. Un grand nombre de citoyens verront évidemment l'intérêt, l'avantage, d'avoir un moyen de transport qui passe par là mais, si l'on ne discute pas également de l'ensemble des conséquences, de la création de logements ou d'écoles par exemple, on ratera une partie du débat public.

Vous allez bien sûr me répondre que les élus pourront toujours prendre la parole. Je ne demandais pas, monsieur Pancher, qu'ils aient davantage de temps de parole, je dis simplement que chaque maire, quelle que soit la taille de la collectivité, doit pouvoir s'exprimer sur le sujet, car sinon le débat perdra une partie de son intérêt. J'ai trop souvent assisté à ce genre de discussions au cours desquelles, après dix interventions, on explique que les suivants n'auront pas le droit de prendre la parole. Ceux qui devront assumer les conséquences des décisions qui seront prises se verront refuser la possibilité de s'exprimer.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. J'entends la crainte de M. Lagarde et, dans sa logique, il aurait fallu écrire que la parole est accordée à tout élu qui la demande.

Il est prévu qu'un temps de parole est réservé à certains lors des réunions publiques, mais on ne précise pas combien de temps et sur quels critères. Imaginez que l'on donne quinze minutes aux élus. S'ils veulent parler une demi-heure, au nom de quoi limiterait-on leur expression?

Sincèrement, mes chers collègues, connaissez-vous un élu qui n'est pas capable de trouver le moyen de s'exprimer dans une réunion publique ? Nous savons très bien comment cela se passe, nous sommes capables de nous faire entendre.

Faisons confiance au débat public parce que le risque, je le répète, c'est qu'en réservant un temps aux élus, on limite en fait leur expression.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Yves Albarello, rapporteur. J'ai écouté attentivement M. Pancher, et ses propos m'ont convaincu. Je rappelle donc que la commission a rejeté cet amendement.

(L'amendement n° 156 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 96, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 335.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde, pour défendre l'amendement n° 96.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je l'ai déjà défendu et je suis très favorable au sous-amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir le sous-amendement n° 335 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 96.

M. Yves Albarello, rapporteur. La commission est favorable à l'amendement, mais je propose par mon sous-amendement de remplacer le mot « ou » par le mot « et » dans le quatrième alinéa.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Favorable au sous-amendement. Sagesse pour l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Monsieur le président, je souhaite transformer mon amendement n° 7 en sous-amendement à l'amendement n° 96.

Il s'agirait d'insérer, après les mots « Île-de-France », les mots « et aux parlementaires », pour que la représentation nationale ne soit pas exclue.

M. le président. L'amendement n° 7 est donc transformé en sous-amendement n° 7 rectifié.

Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Tout cela prouve que l'alinéa 12 est totalement aberrant et j'en veux pour preuve les arguments donnés par M. Lagarde. Selon lui, si l'on ne prévoit pas dans la loi que les élus peuvent s'exprimer, soit ils ne le feront pas, soit ils seront trop nombreux et on ne donnera pas suffisamment la parole à nos concitoyens.

Notre amendement qui tendait à supprimer l'alinéa 12 a malheureusement été rejeté et nous examinons un amendement de M. Lagarde qui donne la liste des élus qui auront le droit de s'exprimer. Je suis favorable au sous-amendement du rapporteur parce que, tant qu'à faire, autant en rajouter. L'un de nos collègues de l'UMP demande maintenant qu'on ajoute

les parlementaires. À la limite, que nous légiférions sur notre rôle, cela me paraît assez normal mais, entre nous, je ne trouve pas cela très sérieux.

Encore une fois, je trouve que l'on crée un précédent dommageable. Si l'on donne la liste de tous les élus locaux qui pourront s'exprimer, ils voudront tous le faire (« *C'est bien !* » sur plusieurs bancs du groupe UMP) et une quantité d'élus prendront la parole.

Plus grave d'une certaine manière, mais cela ne m'étonne pas de la majorité, vous n'avez en réalité aucune confiance dans le débat public, aucune confiance dans la Commission nationale du débat public,...

M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable. C'est un procès d'intention !

Mme Annick Lepetit. ...aucune confiance dans la concertation. La preuve, c'est qu'elle existait à peine dans le texte initial, et les débats que nous venons d'avoir au sujet de l'alinéa 12 le montrent bien.

M. le président. Monsieur le rapporteur, dans la mesure où le Gouvernement est également favorable au sous-amendement n° 7 rectifié, je vous suggère de rectifier vous aussi votre sous-amendement n° 335 et de proposer de substituer au mot « ou » non plus le mot « et » mais le signe « , ». Sinon, l'amendement n° 96 n'aurait plus de sens.

M. Yves Albarello, rapporteur. D'accord.

M. le président. Le sous-amendement n° 335 est donc ainsi rectifié.

(Le sous-amendement n° 335 rectifié est adopté.)

(Le sous-amendement n° 7 rectifié est adopté.)

(L'amendement n° 96, sous-amendé, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 159.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Il est proposé que le débat public dure six mois parce que quatre mois, cela nous paraît insuffisant pour un débat de cette importance.

Mme Annick Lepetit. Surtout si tous les élus s'expriment !

M. François Pupponi. Effectivement, cela prendra plusieurs semaines.

L'idée, c'est de prévoir une durée raisonnable pour un sujet aussi important qui va engager l'avenir de notre région pour les cinquante ans qui viennent. Six mois pour organiser toutes les réunions publiques, cela me paraît justifié. Comme le Gouvernement a demandé l'urgence et que nous avons gagné trois mois, nous en récupérerions deux de cette manière.

Mme Annick Lepetit. Très bien !

(L'amendement n° 159, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 190.

La parole est à M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. C'est un amendement rédactionnel mais il a son importance parce que, autour de l'aéroport de Roissy, la limite des établissements publics frontrière avec la Picardie est ténue. Et donc rajouter Île-de-France prend vraiment tout son sens.

(L'amendement n° 190, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'amendement n° 222 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 227.

M. Roland Muzeau. Les alinéas 17 et 18 prévoient la possibilité de soumettre à une procédure dite de consultation simplifiée les opérations d'équipement entraînant la saisine automatique de la CNDP et situées sur le territoire d'une commune ayant signé un contrat de développement territorial, dont la création est prévue à l'article 18 du projet de loi.

Cette procédure de consultation déroge de nouveau au droit commun en n'appliquant pas les articles L. 121-8 à L. 121-15 du code de l'environnement.

De même, le dossier destiné à la consultation du public établi par le maître d'ouvrage ne comprendrait pas, toujours par dérogation au droit commun, de rapport environnemental.

Ces procédés sont quelque peu scandaleux, et nous proposons donc la suppression des alinéas 17 et 18.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Même si je ne partage pas le point de vue qui vient d'être exprimé, je constate que la suppression est tout de même nécessaire. En effet, la réécriture de l'ensemble de l'article conduit à cette situation curieuse qu'un projet d'équipement localisé sur une commune, par exemple une université, devrait faire l'objet d'une consultation de l'ensemble des collectivités territoriales d'Île-de-France et du STIF. J'émet donc un avis de sagesse.

(L'amendement n° 227 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 224.

M. Roland Muzeau. Avec votre accord, monsieur le président, je souhaite corriger une erreur matérielle dans la rédaction de cet amendement. Il ne faut pas lire « Après l'alinéa 17 » mais « Après l'alinéa 16 ».

M. le président. Il s'agit donc de l'amendement n° 224 rectifié.

M. Roland Muzeau. Nous souhaitons donc ajouter après l'alinéa 16 l'alinéa suivant : « L'accord du syndicat des transports d'Île-de-France est requis pour la poursuite de la procédure ».

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable. Je rappelle que c'est la Société du Grand Paris qui réalise les travaux d'infrastructures après avis consultatif du STIF, et non l'inverse.

(L'amendement n° 224 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 163.

Mme Annick Lepetit. Il est défendu.

(L'amendement n° 163, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 34.

M. Yves Albarello, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 34, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 31 de M. le rapporteur est également rédactionnel.

(L'amendement n° 31, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 229.

M. Roland Muzeau. L'alinéa 2 de l'article 72-1 de la Constitution dispose que « les projets de délibération ou d'acte relevant de la compétence d'une collectivité territoriale peuvent, à son initiative, être soumis, par la voie du référendum, à la décision des électeurs de cette collectivité ». Les assemblées délibérantes de la région, des départements ou des communes d'Île-de-France peuvent ainsi décider de soumettre les différents projets du Grand Paris à des référendums décisionnels locaux.

Par cet amendement, nous proposons qu'au terme du débat public chaque collectivité locale concernée puisse soumettre l'acte finalement retenu à la décision de ses électeurs. Chaque commune, tout comme la région, pourrait ainsi émettre un avis correspondant à une forte prise en considération démocratique.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable. Je rappelle à M. Muzeau que la Constitution a une valeur supérieure à la loi et qu'aucune disposition législative ne peut faire obstacle aux principes fondamentaux y figurant.

(L'amendement n° 229, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 3, amendé, est adopté.)

Article 4

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 237.

M. Roland Muzeau. Il est défendu.

(L'amendement n° 237, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 176.

M. François Pupponi. Il s'agit de préciser que seuls les aménagements liés à l'infrastructure sont d'intérêt général. Il convient de limiter la capacité de la Société du Grand Paris à intervenir au nom de l'intérêt général un peu partout.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. La première phrase de l'alinéa 1 est parfaitement claire : « Les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État ». Avis défavorable.

(L'amendement n° 176, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 164.

Mme Annick Lepetit. Il nous semble indispensable que le conseil régional donne son avis sur l'utilité publique des projets d'infrastructures, et que ce soit un avis conforme. Il est clair à nos yeux que le conseil régional a vocation à prendre en charge l'aménagement régional ; c'est l'idée que nous défendons depuis le début de l'examen de ce texte.

(L'amendement n° 164, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 174.

Mme Annick Lepetit. Il est défendu, monsieur le président, ainsi que les amendements n° 175, 178 et 179.

(L'amendement n° 174, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les trois amendements n° 175, 178 et 179 ont été défendus.

(Les amendements n° 175, 178 et 179, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 55.

M. Roland Muzeau. Le SDRIF a été mis en révision par décret en Conseil d'État le 31 août 2005. La juridiction administrative a ainsi jugé que le SDRIF de 1994 était devenu obsolète. Il ne serait donc pas raisonnable de modifier par la présente loi un document d'urbanisme dépassé.

Pour que les dispositions de ce texte s'imposent au SDRIF, il convient que celui-ci soit approuvé et publié par décret en Conseil d'État. Cela vous paraîtra, mes chers collègues, le plus pur bon sens.

M. Jean-Christophe Lagarde. C'est spécieux !

M. Roland Muzeau. Non, c'est très précis !

Nous proposons d'insérer, après l'alinéa 7, l'alinéa suivant : « Afin que l'alinéa précédent puisse s'appliquer, le Gouvernement transmet au Conseil d'État, au lendemain de la publication de la présente loi, le projet de schéma directeur de la région Île-de-France adopté par le conseil régional le 26 septembre 2008. » Si vous voulez que l'alinéa 7 s'applique, il faut adopter cet amendement.

(L'amendement n° 55, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 180 et 239.

La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 180.

M. François Pupponi. Nous entrons dans le débat sur la capacité qu'aura la Société du Grand Paris à recourir à des procédures extrêmement dérogatoires et exceptionnelles, qui doivent être limitées pour éviter des passages en force et, surtout, un non-respect de consultations publiques qui permette – nous verrons, à l'article 18, avec les contrats de développement territoriaux, que les communes auront parfois leur mot à dire – d'imposer de manière trop rapide un certain nombre de projets.

Nous considérons que cet article 5 ne se justifie pas car l'application du droit commun en matière de gel des prix et dans le cadre des procédures actuelles suffit. Des procédures exceptionnelles ont déjà été adoptées à l'article 4, avec les projets d'intérêt général. En rajouter encore nous paraît inutile. Nous préférons le droit commun, davantage protecteur des habitants et des communes.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Cet article a pour objectif d'éviter la spéculation foncière afin de ne pas renchérir le coût des opérations. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau, pour soutenir l'amendement n° 239.

M. Roland Muzeau. Mes chers collègues, vous avez reculé sur les procédures de protection de l'environnement et, par cet amendement, nous vous demandons d'en faire autant en ce qui concerne les procédures d'expropriation.

En effet, cet article prévoit la mise en place d'un dispositif juridique dérogatoire au droit commun. L'argument selon lequel le raccourcissement des procédures d'expropriation réduirait le risque de spéculation sur les terrains visés par le projet de réseau de transports du Grand Paris n'est absolument pas recevable.

Nous comprenons bien que, derrière cette volonté de faire vite, l'objectif est de donner encore plus de pouvoir à la Société du Grand Paris, à l'aménageur qui cherche à alimenter le financement du réseau de transports, probablement par beaucoup de spéculation au détriment des habitants.

Cette situation conduit également à déposséder les collectivités locales de l'aménagement de leur territoire.

La précipitation dans laquelle vous vous inscrivez est mauvaise conseillère et conduira fatalement à la multiplication des conflits, mais cette fois localement.

Dans ce domaine comme dans d'autres, vous agissez en voulant tout écraser sur votre passage. Ce type de politique autoritaire, cela va un temps : lorsque, dans les communes, il y a un processus d'accélération qui n'est pas compris par les populations, on sait très bien que cela ne se termine généralement pas très bien.

Nous vous appelons à la raison, à la sagesse, comme on dit souvent dans cet hémicycle. Laissez les procédures se dérouler à leur rythme, et vous verrez qu'au final tout le monde y gagnera, le projet sera à la fois mieux accepté et plus intelligemment réalisé, et, surtout, on perdra moins de temps.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Comme sur l'amendement précédent, identique, la commission a émis un avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 180 et 239, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 181.

Mme Annick Lepetit. L'article 5 a fait en commission l'objet de peu de propositions d'amendements de la part de notre rapporteur. Il s'agit pourtant d'un sujet extrêmement important : l'expropriation. Comme l'a rappelé mon collègue François Pupponi, cet article prévoit à cet égard des mesures d'exception.

Nous avons souhaité le supprimer car il nous paraît extrêmement dangereux. Si l'intention du Gouvernement n'est pas de passer outre, notamment, à l'avis des élus locaux, pourquoi toutes ces mesures d'exception ?

J'appelle votre attention sur l'alinéa 2, qui concerne des expropriations sur terrains bâtis, ce que ne prévoit pas le code de l'expropriation. Cette mesure d'exception nous paraît extrêmement grave. Je ne sais d'ailleurs pas – nous aurons l'occasion d'en reparler sur les contrats de développement territorial – quel pourra être le rôle du maire en cas d'expropriation de bâti.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Madame Lepetit, cette procédure d'expropriation a déjà été utilisée.

Mme Annick Lepetit. Pas sur le bâti !

M. Yves Albarello, rapporteur. Je vais vous rafraîchir la mémoire : la loi n° 87-1132 du 31 décembre 1987, promulguée par le Président François Mitterrand, que vous avez bien connu,...

Mme Annick Lepetit. Je n'étais pas députée !

M. Yves Albarello, rapporteur. ...autorisait la prise de possession des immeubles nécessaires à l'organisation ou au déroulement des XVI^e Jeux Olympiques d'hiver d'Albertville et de la Savoie. *(Exclamations sur les bancs du groupe SRC.)*

Mme Annick Lepetit. Nous y voilà !

M. Yves Albarello, rapporteur. Elle prévoyait l'application de la procédure d'extrême urgence et même la réquisition temporaire. Son article 1^{er} visait explicitement la prise de possession « de tous immeubles, bâtis ou non bâtis ». L'avis est donc défavorable.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Nous sommes vraiment au cœur d'un débat important. Hier, lors de la discussion générale, on a dit qu'il ne fallait pas recommencer certaines erreurs du passé. En effet, parfois, sous tous les gouvernements qui se sont succédés depuis trente ans, l'État a décidé de passer en force, mettant éventuellement en œuvre des procédures d'exception, d'urgence, contre l'avis des communes et des habitants.

M. Roland Muzeau. Eh oui !

M. François Pupponi. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez vous-même dit qu'il fallait essayer d'éviter de réitérer de telles erreurs en tenant compte plus qu'auparavant des habitants des communes et des autres collectivités pour que des projets d'intérêt général ne se réalisent pas à leur détriment.

Or la procédure proposée ici est exceptionnelle, vous le reconnaissez. Il y a peu de cas dans l'histoire de l'urbanisme où l'on est passé si rapidement sur les textes du code de l'urbanisme. Selon l'alinéa 2, la Société du Grand Paris aura la possibilité de prendre en possession immédiate, en tant que titulaire de la déclaration d'utilité publique, des « terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public dans les conditions prévues par cet article ». Cela signifie que, lorsque l'autorité publique voudra passer, elle passera en force.

Nous rappelons que les textes actuels permettent l'expropriation, mais en respectant tout de même un minimum de règles de droit. C'est pourquoi nous allons soutenir un amendement qui propose qu'au moins soit requis l'avis des communes concernées. Protégeons-nous du passage en force.

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je crois qu'il y a confusion dans les esprits. Je rappelle que le dispositif prévoit trois étapes : premièrement, un projet sera soumis à débat public et mis en œuvre ; deuxièmement, il y aura des expropriations si c'est nécessaire – le droit d'expropriation est le corollaire de l'existence de l'intérêt général ; troisièmement, la prise de possession immédiate sera possible si un propriétaire refuse que son bien soit attribué à l'établissement Société du Grand Paris pour la réalisation de ses objectifs. Nous ne sommes donc plus dans l'intérêt général, mais dans l'intérêt particulier d'un propriétaire qui voudrait bloquer l'ensemble d'une opération.

Mme Annick Lepetit. C'est le droit de propriété !

M. Jean-Christophe Lagarde. La prise de possession immédiate ne vise pas à contrer l'opposition d'une collectivité ou d'un groupement de gens contestant l'opportunité du projet, mais à faire prévaloir l'intérêt collectif sur l'intérêt individuel quand c'est nécessaire. Que ce soit pour la construction d'autoroutes ou d'aéroports, cette procédure existe, que le terrain soit bâti ou non. Une fois que le débat sur l'intérêt général ou public du projet s'est conclu par une déclaration d'utilité publique – qui peut d'ailleurs faire l'objet de recours juridiques –, et qu'à ce titre a été décidée une prise de possession par voie d'expropriation

avec effet immédiat, ce qui reste à débattre, ce n'est plus l'intérêt public, mais l'intérêt particulier, c'est-à-dire le montant de l'indemnisation de la personne expropriée.

M. Roland Muzeau. C'est le comble ! C'est nous qui défendons la propriété privée !

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Le code de l'urbanisme permet d'exproprier, après déclaration d'utilité publique, quelqu'un qui s'opposerait à un projet d'intérêt général. La loi existe déjà. Mais ce qui nous est proposé aux articles 4 et 5, ce sont trois procédures d'exception : celle de l'intérêt général, celle du projet d'intérêt général et celle de l'expropriation immédiate des terrains bâtis et non bâtis pour cause d'utilité publique. Tous les arbitrages juridiques ont déjà été rendus par le Gouvernement pour que le passage en force soit possible, alors que, je le répète, il y a des textes, telle la DUP, qui autorisent l'expropriation sans remettre en cause le droit à la propriété privée. Les articles 4 et 5 font courir le risque d'une exacerbation du passage en force, avec la possibilité de décider une expropriation rapide dans le cadre d'un projet d'intérêt général, sans attendre que les personnes concernées aient pu exercer les voies de droit possibles et faire ainsi prévaloir leur propre droit de propriété. Ces procédures d'exception sont dangereuses.

(L'amendement n° 181, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 182.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. C'est un amendement de repli car, en adoucissant notre position, nous espérons adoucir la vôtre, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur. Il faut au moins que l'établissement public demande leur avis aux communes et aux intercommunalités concernées quant à la mise en œuvre d'une procédure d'exception sur leur territoire.

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

M. Yves Albarello, rapporteur. Défavorable.

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

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

(L'amendement n° 182 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 192.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. La Société du Grand Paris va pouvoir à la fois réaliser l'infrastructure et des zones d'aménagement à proximité puisque cet établissement aura aussi la possibilité d'être aménageur. C'est pourquoi notre amendement vise à limiter l'application de toutes ces procédures d'urgence et d'exception aux infrastructures de transport, excluant les autres zones d'aménagement. Sinon, la loi donnerait un droit exorbitant à la Société du Grand Paris sur l'ensemble du territoire francilien.

(L'amendement n° 192, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 5 est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, par souci de cohérence, nous allons examiner les amendements à l'article 6 avant la levée de séance.

Article 6

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 194 et 241, tendant à supprimer l'article 6.

Monsieur Pupponi, l'amendement n° 194 est-il défendu ?

M. François Pupponi. Oui, monsieur le président.

M. le président. Et l'amendement n° 241, monsieur Muzeau ?

M. Roland Muzeau. Il est défendu, monsieur le président.

(Les amendements identiques n° 194 et 241, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'article 6 est adopté.)

M. le président. la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi relatif au Grand Paris.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu de la
séance de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE AZÉMA

