

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi 23 novembre
2011

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 13

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

- Examen, au titre de l'article 88, des amendements restant en discussion sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) (n° 3854) (*M. Yanick Paternotte, rapporteur*) 2
- Présentation, ouverte à la presse, du rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (*M. Yves Albarello et Mme Annick Lepetit, rapporteurs*) 4

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, en application de l'article 88 du Règlement, sur le rapport de M. Yanick Paternotte, les amendements restant en discussion sur **le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au plan d'aménagement et de développement durable de Corse (n° 3854)**.

M. le président Serge Grouard. En premier lieu, nous devons examiner, au titre de l'article 88, les amendements restant en discussion sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse PADDUC. La parole est au rapporteur Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Mes chers collègues, la commission, vous vous en souvenez, avait adopté, la semaine dernière, plusieurs amendements visant à apporter des améliorations à ce projet de loi, tel qu'il a été adopté le 18 octobre 2011 par nos collègues sénateurs, et qui différait sensiblement du texte initial déposé par le Gouvernement, notamment sur le contenu des articles 4 et 5.

Notre démarche avait rencontré l'assentiment des principaux élus de Corse : elle visait d'abord à permettre à l'Île de beauté de se doter assez rapidement, avant la fin de 2013 et après consultation d'un grand nombre de structures et d'organismes, d'un plan d'aménagement et de développement durable (PADDUC), opposable aux tiers. Il me paraît impératif que le dispositif puisse être opérationnel avant les prochaines élections municipales, en 2014. Je vous rappelle à ce propos que l'échec du précédent PADDUC a été dû, pour l'essentiel, à la confrontation de sa procédure d'adoption avec le calendrier électoral. Notre collègue Paul Giacobbi, président de l'exécutif de l'Assemblée de Corse, a donné son assentiment à cette analyse.

Or, nous nous sommes trouvés face à l'interrogation suivante : existe-t-il une chance pour que le Sénat vote conforme le texte qui devait être prochainement adopté par l'Assemblée, compte tenu des amendements adoptés par notre commission ? Il s'est avéré que non. En effet, nos échanges avec le Sénat nous ont permis de constater que nos collègues sénateurs ne souhaitaient pas voir modifiée la formulation qu'ils avaient adoptée à l'article 5 du texte.

Dès lors, quelles options s'offraient à nous ? Une impasse ou un texte imparfait. Il nous semble que l'intérêt général devrait prévaloir et que seul un vote conforme en première lecture à l'Assemblée nationale permettrait à la Corse, fin 2013 au plus tard, de se doter d'un document d'urbanisme de référence, sur un territoire où deux communes sur trois ne disposent pas de plan d'occupation des sols ou de P.L.U., et où le régime de droit commun est celui des directives territoriales d'aménagement (DTA). En résumé, je vous demande de donner sa chance à un texte dont nous ne méconnaissons pas les imperfections, pour les raisons que je viens d'évoquer.

M. Jean-Paul Chanteguet. Nous avons bien compris la situation : le Gouvernement souhaite, compte tenu de l'encombrement de l'ordre du jour de notre assemblée, s'orienter vers un vote conforme du projet de loi dont nous débattons ; nous avons également noté que les élus locaux s'accordent sur la nécessité de doter leur territoire d'un document d'urbanisme opposable aux tiers, avant les prochaines échéances électorales.

Cependant, cela reviendrait à nous faire imposer sa version du texte par le Sénat, car celui-ci refuse apparemment de voter la version adoptée, à l'unanimité, par notre commission

la semaine dernière. Cela, je ne peux l'accepter : c'est pourquoi, à titre personnel, je voterai contre les nouveaux amendements du rapporteur qui n'ont pour objet que de « *détricoté* » le texte que la commission du développement durable de notre assemblée a adopté, pour rétablir celui adopté par le Sénat en première lecture.

M. Yanick Paternotte. Les amendements que je propose ont effectivement pour objet, comme le souhaite le Gouvernement, de tirer les conséquences du refus de Sénat, en accord avec les élus de Corse, toutes tendances confondues, et compte tenu une fois de plus, de l'absence de créneau qui aurait permis de procéder à une seconde lecture de ce texte avant la suspension des travaux parlementaires.

Pour être précis, la position respective de nos deux chambres sur l'article 5 ressortissait de visions si différentes que nous ne nous pouvions pas les rapprocher afin de trouver un accord. Nous pourrions être, je ne vous le cache pas, frustrés de cet état de fait qui nous prive des ajouts substantiels que nous avons apportés, ensemble, au texte adopté par le Sénat.

M. Philippe Plisson. C'est beau !

M. Yanick Paternotte. Mon cher collègue, mon altruisme ne devrait pas constituer une découverte pour vous (*sourires*). Nous avons joué la sécurité, pour sortir d'une situation de blocage et dans l'intérêt général de la Corse. L'agenda nous dicte en effet le résultat, et je constate, en la regrettant, la vision assez « conservatrice » du Sénat.

M. Jean-Paul Chanteguet. J'entends bien les arguments du rapporteur mais je le répète, tout le travail que nous avons effectué n'a servi à rien, et le Sénat nous dicte sa position.

M. Serge Grouard. Je remercie le rapporteur de ses efforts en vue d'améliorer le texte, y compris sur le plan juridique, la question des références aux codes s'étant posée. Pour ce qui me concerne, et compte tenu de ce qu'a dit notre rapporteur, je souhaite que nous adoptions dans l'hémicycle ce projet de loi conforme, tel qu'il a été adopté par le Sénat le 18 septembre dernier.

En effet, si ce n'était pas le cas, les contraintes de la procédure nous placeraient dans l'impossibilité de voter définitivement ce texte avant la fin de la session. Le temps manquant pour le réinscrire, donc, à l'ordre du jour de notre assemblée, le plus sage paraît de se ranger à l'avis de notre rapporteur et d'adopter ce projet de loi avec les amendements nouvellement déposés, faute de quoi nous exposons à ce que ce texte ne voit jamais le jour.

Un vote conforme ou pas de texte du tout, voilà la question qui vous est posée ce matin, voilà le dilemme auquel nous sommes confrontés. Je vous propose donc une adoption conforme.

M. Yanick Paternotte. Je présente globalement les amendements que j'ai déposés, sans en détailler le contenu. Il s'agit, comme je l'ai dit, de revenir au texte initial, conformément à la volonté du Gouvernement. Si le PADDUC venait à être adopté avant la fin de 2013, notre démarche s'en trouverait validée *a posteriori*. Dans le cas contraire, les élus et l'assemblée territoriale de Corse pourront s'appuyer sur le projet de loi pour faire progresser l'aménagement de l'île, et notre travail n'aura pas été inutile. C'est pourquoi je souhaite que le groupe SRC s'abstienne.

M. Serge Grouard. Notre rapporteur nous confirme donc que le PADDUC ne sera pas caduc... (*Sourires*)

Plus sérieusement, je constate que les deux amendements de M. André Chassaigne se trouvent non défendus et je vous demande de vous prononcer sur les amendements de notre rapporteur au titre de l'article 88.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire accepte alors l'ensemble des amendements présentés par le rapporteur au titre de l'article 88, le groupe SRC votant contre.

◇

◇ ◇

Puis, la Commission a examiné le **rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (M. Yves Albarello et Mme Annick Lepetit, rapporteurs)**.

M. le président Serge Grouard. Je rappelle que notre commission a créé cette mission au début de l'année et je cède immédiatement la parole à ses deux rapporteurs.

M. Yves Albarello, rapporteur. Lors de la réunion tenue par notre commission le 19 janvier dernier, vous avez décidé de créer une mission de contrôle sur l'application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dont les rapporteurs, désignés par vos soins, sont ma collègue Annick Lepetit et moi-même. Depuis cette date, nous avons suivi de près l'application de cette loi, tant à travers la publication des textes réglementaires élaborés par le Gouvernement que grâce à de nombreuses auditions qui ont permis de mesurer le chemin parcouru depuis le vote de la loi d'une part, la clôture du débat public d'autre part.

Le rapport que nous vous présentons retrace ces dix-huit mois de travail intense. Il est ainsi très détaillé, non seulement en ce qui concerne l'évocation de la période écoulée mais aussi la problématique de plusieurs questions essentielles qui demeurent en suspens. Il se présente en quatre parties.

La première décrit comment un projet initial du Gouvernement, centralisé et conçu dans l'esprit des grandes opérations d'aménagement du territoire et d'intérêt national des débuts de la Cinquième République, est devenu un projet concerté, associant l'État et les collectivités territoriales, au premier plan desquelles figure la région avec son indispensable prolongement « transports » : le STIF. Le Parlement, notamment l'Assemblée nationale, et le débat public ont joué un rôle majeur dans cette transformation de la nature du projet et son acceptation au sein d'un très large consensus substitué à une situation conflictuelle issue du débat au Sénat. On notera particulièrement que cette évolution positive a permis le déblocage du SDRIF de l'Île-de-France qui se trouvait mis à l'arrêt depuis 2008.

La deuxième partie fait le point sur la production des textes réglementaires nécessaires à la bonne application de la loi. Jusqu'à présent, le calendrier a été respecté et les engagements ont été tenus. On peut estimer qu'ils continueront de l'être.

La troisième partie concerne le financement du projet, lequel soulève encore bien des incertitudes. D'une part, qu'en est-il exactement de la dotation en capital de 4 milliards d'euros promise par l'État ? A quel moment sera-t-elle versée et sous quelles modalités ? D'autre part, comment financera-t-on l'aménagement des gares, non prévu dans l'enveloppe initiale ? Ensuite, quelle sera l'ampleur de l'intervention du STIF et à quel niveau ? Enfin, peut-on estimer l'évolution des recettes fiscales prévues, surtout après la modification apportée à l'automne dernier par le Sénat et en fonction du contexte budgétaire actuel ?

La quatrième et dernière partie dresse la liste des questions importantes encore en suspens : techniques, comme le débat entre le fer et le pneu ; d'organisation, comme le schéma d'exploitation ; de calendrier, avec le phasage des travaux ; de vision d'aménagement d'ensemble, avec l'insertion du Grand Paris Express dans une démarche plus vaste ; de démocratie locale, avec la mise au point des contrats de développement territorial (CDT). Se posent aussi les problèmes du logement, avec l'objectif des 70 000 logements par an inscrit dans la loi, de la desserte prioritaire des trois grands aéroports internationaux (Roissy CDG, Orly et Le Bourget), et, enfin, de l'aménagement du plateau de Saclay.

Comme vous le voyez, nous nous sommes efforcés de ne rien oublier et nous ne pouvons que vous renvoyer au détail de notre rapport dont nous avons voulu qu'il soit le plus complet possible à ce jour.

En conclusion, si nous regrettons certaines lacunes, insuffisances et contradictions, notamment en ce qui concerne le volet financier du projet, le phasage dans le temps ou encore, et peut-être surtout, la perception incorrecte par l'opinion publique de l'intérêt national du projet, en revanche, nous constatons un certain nombre de sujets de satisfaction : la qualité du débat public ; le caractère concerté et partagé du Grand Paris Express ; le respect de l'environnement ; la complémentarité entre le Grand Paris Express et les réseaux actuels de transports ; le poids des collectivités territoriales dans le succès attendu du projet.

Dès lors, si le Grand Paris d'il y a deux ans avait pu inquiéter certains, le Grand Paris Express d'aujourd'hui doit être un élément moteur et fédérateur de l'Île-de-France au service du pays tout entier.

C'est pourquoi, il nous paraît nécessaire que soit constitué au sein de notre commission un comité de suivi afin de veiller à ce que cet objectif ambitieux, qui motivera la réalisation de travaux sur des années, fasse l'objet d'une attention particulière de l'Assemblée nationale, comme il se doit.

Mme Annick Lepetit, rapporteure. Comme l'indique notre rapport dès son premier chapitre et comme nous l'avons du reste vérifié tout au long de nos auditions, nous avons noté une évolution très conséquente depuis le vote de la loi. Comme vous vous en souvenez sans doute pour avoir participé au débat parlementaire, après avoir voulu plaquer sur la réalité francilienne un projet tout fait, le Gouvernement s'est enfin mis à l'écoute des élus locaux et des Franciliens. S'il est ainsi « redescendu sur terre », on le doit pour une large part au débat public, dont la réussite a permis une prise de conscience générale, notamment au sein de la Société du Grand Paris, créée par la loi.

Avec le changement des hommes, c'est aussi la philosophie globale de la loi qui a évolué. On est ainsi passé d'une logique de train rapide visant à relier entre eux des pôles de compétitivité, telle que nous l'avait exposée Christian Blanc en son temps, à un train qui s'arrête en cours de route pour prendre des voyageurs, ce qui constitue une avancée ! Si

seulement 40 gares étaient prévues dans le projet initial, le tracé final en valide 74, au bénéfice d'une desserte plus fine. D'un Grand Paris « hors-sol », nous en arrivons à un projet plus proche des gens – et par là plus à même de répondre aux problématiques du transport francilien, plus proche aussi des projets portés en parallèle par les présidents de conseil général ainsi que par la région d'Île-de-France. A deux reprises, un accord est du reste intervenu entre le ministre chargé du Grand Paris et le président de la région en vue d'acter les avancées en matière de transport, de logement et d'aménagement du territoire.

Si le projet semble aujourd'hui beaucoup mieux engagé qu'il y a dix-huit mois, nombre de sujets d'inquiétude demeurent et notre rapport s'attache à les retracer. Les principaux doutes concernent le financement du projet. Comme nous le faisait observer notre collègue Gilles Carrez lorsque nous l'avons auditionné, il n'y a toujours pas de plan de financement consolidé.

Plusieurs taxes ont été créées et un accord entre l'État et la région a été conclu le 26 janvier dernier mais cela ne sera pas suffisant pour financer les 35 milliards d'investissements annoncés et les charges de fonctionnement, dont on en tendance à moins parler alors qu'elles seront considérables.

Quelles qu'elles soient, les majorités, nationale et locales, qui auront à gérer le dossier dans les vingt prochaines années seront confrontées à cette réalité. Alors que le Grand Paris nous a toujours été présenté comme un projet d'ampleur nationale, voire mondiale, seuls les Franciliens sont mis à contribution. Les premières ressources affectées à la SGP – taxe sur les bureaux et taxe spéciale d'équipement – ne pèsent en effet que sur les entreprises et les ménages de la région. L'État a certes promis de verser 4 milliards d'euros de dotation en capital dès 2013 mais il conviendra de rester extrêmement attentifs à cet égard.

Comme y a insisté Yves Albarello, le phasage des travaux et des financements nous semble tout à fait indispensable, ne serait-ce que parce que l'on ne voit pas comment faire autrement ! Au Parlement comme dans les instances locales, nous sommes tous déterminés à améliorer les transports, le logement et l'aménagement du territoire. Tout doit donc être fait pour accompagner la mise en œuvre de la loi.

Alors que le nombre de gares a quasiment doublé, la question de leur financement reste cruciale. Le coût moyen d'une gare est évalué à 80 millions d'euros et il est de notoriété publique que la SGP n'entend pas prendre à sa charge leur aménagement. Il faudra donc préciser la clé de répartition du financement de cette charge supplémentaire. Hors les gares « cathédrales » de La Défense ou de Pleyel, la SGP n'amènera que les voies et les quais.

Un autre sujet sensible concerne le calendrier et la déclinaison en phases successives de l'ensemble du programme. A travers toutes les auditions auxquelles nous avons procédé, nous n'avons pas pu obtenir un semblant de calendrier. Au moins le ministre a-t-il évolué, en indiquant que les travaux commenceraient là où les études étaient les plus avancées. C'est ainsi que sera vraisemblablement engagé en priorité le prolongement de la ligne 14, prévu de longue date par le STIF en vue de dé-saturer la ligne 13.

Je reviens d'un mot sur le conseil de surveillance de la SGP. Ainsi que s'y est engagé le ministre, nous souhaitons que le décret relatif à son fonctionnement soit modifié, en sorte que les élus qui siègent en son sein puissent donner une délégation de vote à d'autres élus, à l'égal de ce qui est prévu pour les ministres, lesquels peuvent déléguer leur droit de vote aux fonctionnaires qui les représentent. Nous demandons que le président de la région, le maire de

Paris et les présidents des conseils généraux puissent se voir reconnaître cette faculté dans les meilleurs délais.

Je conclus par l'un des seuls désaccords qui m'opposent à Yves Albarello et qui concerne l'équilibre dans la représentation au sein du conseil de surveillance de la SGP entre l'État et les élus. Je n'ignore pas que la loi dispose que l'État y soit majoritaire. Compte tenu des évolutions qui sont déjà intervenues et de l'énorme travail entrepris entre l'État et les élus territoriaux, je souhaite qu'un meilleur équilibre entre l'État et les collectivités s'instaure au sein du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

Ce dont nous pouvons être certains, c'est que le dossier du Grand Paris Express continuera d'alimenter les débats de notre commission pour encore quelques années !

M. Yanick Paternotte. J'adresse tout d'abord mes félicitations aux rapporteurs pour leur travail, particulièrement intéressant pour un projet de cette nature en ce qu'il constitue un rapport d'étape. Je souscris du reste sans réserve à l'idée de créer un comité de suivi permanent sur le Grand Paris au sein de notre commission, d'autant plus utile que, comme l'indique le rapport, le phasage du programme reste encore bien flou. En réponse à la question que je lui avais posée à l'occasion d'une séance de questions au Gouvernement, le ministre m'a répondu que toutes les études et consultations allaient être lancées en même temps. Or la décision de commencer par l'arc Sud et de prévoir une rupture de charge à Pleyel me conforte plutôt dans l'idée que la desserte des aéroports n'est plus prioritaire et que l'on renonce ainsi à l'un des leviers essentiels de l'érection de Paris en « ville monde ». Quel est votre sentiment sur ce flou dans le calendrier ? Vos auditions vous ont-elles permis de le dissiper, au moins pour partie ?

Qu'en est-il du projet « *CDG Express* », dont j'entends dire régulièrement qu'il serait abandonné ? Avez-vous pu recueillir des informations sûres ou l'ambiguïté persiste-t-elle ? Si – comme je le pense – *CDG Express* était abandonné et si les tunneliers n'étaient pas mobilisés en priorité pour la desserte des aéroports, on passerait à côté de l'effet de croissance que le Grand Paris Express était sensé créer.

S'agissant enfin de la taxe spéciale d'équipement (TSE), je constate que le Val-d'Oise va devoir s'en acquitter alors que le réseau ne le concerne pratiquement pas : comment explique-t-on au contribuable qu'il va devoir payer, pendant trois ans au moins, sans rien voir venir avant 2023 ? C'est juste inexplicable, invendable et à la limite scandaleux !

M. Jean-Paul Chanteguet. Je remercie à mon tour les deux rapporteurs pour le travail accompli. Comme cela a été dit, le projet de Grand Paris dont nous débattons aujourd'hui diffère sensiblement de celui qui avait été présenté il y a quatre ans puisqu'il fait la synthèse entre l'approche de la région et celle du Gouvernement. S'agissant du financement, je rappelle les ordres de grandeur : environ 12 milliards d'euros pour l'amélioration du réseau existant et plus de 20 milliards pour créer le nouveau réseau de métro automatique en rocade. Le plan de financement repose sur une dotation de l'État de plusieurs milliards d'euros. L'effort sera-t-il uniquement supporté par les Franciliens, alors que d'autres engagements ont été pris en matière d'aménagement du territoire, au travers du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et des lois Grenelle, dans lesquelles est prévue la construction de milliers de kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV) ? Ne faudra-t-il pas opérer des choix ? L'État sera-t-il en mesure de financer tous ces projets d'avenir ?

Dans son discours à la cité de l'architecture et du patrimoine du 10 octobre dernier, le Président de la République a déclaré : « *Quatre ans après, des projets sont en cours, les chantiers démarrent, les lois sont votées, les budgets sont organisés* ». Comment réagissez-vous à cette déclaration qui ne me semble que partiellement vérifiée dans les faits ?

Enfin, pouvez-vous dire un mot sur le projet de création d'une nouvelle forêt à Pierrelaye, dans le Val-d'Oise, avec la plantation d'un million d'arbres sur mille hectares ? Du fait des acquisitions foncières et des plantations, cela représente un investissement non négligeable ; avez-vous des informations complémentaires à ce sujet ? Comment ce projet s'inscrit-il dans le Grand Paris Express ?

M. Jacques Kossowski. Comment la SGP finance-t-elle les 20,5 milliards d'euros mis à sa charge sur les 35 milliards que représente le projet ? S'agissant de la quinzaine de milliards restants, votre rapport indique qu'ils seront financés par la région et par « *les autres collectivités locales* » : de quelles collectivités parle-t-on ? Ne s'agit-il que de celles qui accueilleront une gare, et, dans ce cas, à quelle hauteur ? Il faut préciser ces points dès à présent car l'on ne va pas attendre vingt-cinq ans pour démarrer la construction des gares ! Les élus seront-ils associés au choix de l'implantation et à la conception des gares ? Je note que le projet du Grand Paris doit créer entre 15 000 et 20 000 emplois, ce qui est loin d'être négligeable dans le contexte actuel. Je comprends que l'on ait multiplié le nombre de gares mais leur coût unitaire moyen de 80 millions d'euros ne doit pas laisser indifférent. Sans doute ne faut-il pas aller plus loin dans l'augmentation du nombre de gares. Enfin, Mme Lepetit a eu raison d'insister sur le fait que les majorités pouvaient changer et qu'il ne fallait pas laisser dériver les coûts. Quelles garanties peut-on avoir que le projet ne sera pas remis en cause au fil du temps ?

M. Jean-Marie Sermier. Un projet de cette nature nécessite de mobiliser une volonté, un financement et un certain nombre d'acteurs. En l'espèce, la SGP a été mise au cœur du dispositif. Mais qu'en sera-t-il des collectivités, qui ont l'habitude de faire travailler leurs sociétés d'aménagement ? Les sociétés d'économie mixte sont aujourd'hui le bras armé de nombre de départements, de communes et de communautés urbaines et, en tant que membre du bureau de la fédération nationale des SEM, j'ai un peu le sentiment que les SEM de la région parisienne ne sont pas assez associées à la conduite du projet alors qu'elles vont être amenées à gérer, au moins de manière indirecte, bien des opérations d'aménagement liées à Grand Paris. Peut-être y a-t-il un malentendu, et, en tout état de cause, ne serait-il pas urgent que la SGP rencontre l'ensemble des sociétés d'économie mixte potentiellement concernées, afin que celles-ci puissent, le cas échéant, provisionner les charges liées à la réalisation du projet ?

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Les questions qui viennent d'être posées montrent qu'est à l'œuvre une entreprise de désinformation généralisée sur le contenu et les modalités du projet. Certains se demandent si l'implantation des gares va changer alors qu'est intervenu le décret de validation du schéma d'ensemble, le 24 août dernier, auquel la SGP est dans l'obligation de se conformer strictement ! Dans les responsabilités qui sont les miennes, je constate qu'il y a un très grand écart de compréhension entre les élus d'ores et déjà engagés dans le projet – CDT, comités de pilotage des gares, etc. – et les autres élus, qui pour l'heure, ne se sentent pas concernés alors même qu'ils doivent le prendre en compte dans leur stratégie de développement et d'aménagement du territoire.

N'oublions pas, chers collègues, que la loi du Grand Paris – en terme d'instrument législatif et non d'intentions – est une mauvaise loi. A preuve, son application évolue en

permanence et la distance entre la lettre de loi et la réalité de sa mise en œuvre tend à se creuser. S'agissant des CDT, le préfet de région introduit les nuances et les évolutions qu'il juge nécessaires, au risque de s'éloigner du texte lui-même. Je ne dis pas que ces adaptations ne sont pas fondées mais je constate que l'on aurait dû nous écouter un peu plus lorsque nous disions que ce texte n'était pas bon !

N'avions-nous pas insisté dès l'origine sur l'incompatibilité entre le projet de loi et le SDRIF ? Eussions-nous été mieux entendus, la loi du 15 juin 2011 aurait été inutile et je note au passage qu'elle ne résout pas tout. Les contentieux d'urbanisme qu'elle va générer risquent, avec la question du financement, de constituer l'un des premiers obstacles au bon déroulement du projet du Grand Paris.

S'agissant du financement, la situation n'est pas seulement floue. Il y a aussi un véritable scandale puisqu'au titre de l'exercice 2011, la SGP a subi un prélèvement de 95 millions au profit de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU). En outre, nos administrés n'ont pas manqué de remarquer l'introduction, dès cette année, d'une ligne « Grand Paris » sur leur feuille d'impôt ! Elle est du reste plafonnée et le surplus lié au plafonnement ira au budget de l'État... Pendant ce temps, l'on continue à se poser des questions sur le financement du Grand Paris ! A l'indéfinition de la structure financière s'ajoutent des prélèvements opérés par l'État, à l'évidence incompatible avec la stratégie d'ensemble affichée par le Gouvernement.

M. le président Serge Grouard. Veuillez conclure.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Les contrats de développement territorial sont à échelle variable et cela pose un problème.

Enfin, je tiens à indiquer que le sud de Paris, ce n'est pas seulement le plateau de Saclay. Certes, on transfère de grands établissements du Sud parisien au profit de Saclay, comme l'École normale supérieure de Cachan ou l'École centrale de Châtenay-Malabry, mais réduire le Sud francilien au seul plateau de Saclay, c'est oublier l'aéroport d'Orly, le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis ou la vallée scientifique de la Bièvre au sein de laquelle est prévu le campus santé, à Villejuif...

M. le président Serge Grouard. Je suis obligé de vous interrompre.

M. Daniel Fidelin. Cet excellent rapport aurait gagné à s'enrichir d'un paragraphe sur le projet « Axe Seine », certes de nature un peu différente mais essentiel. Le Président de la République a insisté sur la nécessité, pour la « ville monde », de se doter d'un port car 80% des échanges commerciaux se font par la voie maritime. Le port du Grand Paris, c'est le port du Havre et il m'eût semblé pertinent de l'évoquer. M. Antoine Rufenacht a été nommé commissaire général au développement de la Vallée de la Seine et la ligne nouvelle Paris-Normandie intéressera l'ensemble des Français. Comme Shanghai ou Londres, Paris « ville monde » doit avoir son port.

M. Christophe Caresche. Je partage le sentiment qu'un travail important a été accompli depuis le vote de la loi. Plusieurs problèmes ont été résolus et une forme de consensus entre les institutions s'est progressivement dégagée. Il reste l'inconnue majeure du financement : comment trouve-t-on 50 milliards d'euros dans le contexte actuel ? L'État sera-t-il en situation d'apporter les financements auxquels il s'est engagé ? Et les collectivités franciliennes ne sont pas épargnées : si la France venait à perdre sa notation, la ville de Paris

la perdrait aussi. Or elle contribue au financement du STIF à hauteur de 30%. Pour toutes ces raisons, l'État ne peut pas faire l'économie d'une hiérarchisation de ses priorités au plan national.

M. Joël Regnault. Je m'associe aux propos de Yanick Paternotte car, comme le Val-d'Oise, les Yvelines n'ont pas l'impression d'être particulièrement bien irriguées par le nouveau réseau du Grand Paris Express, même s'il passe à Versailles. Les très grandes entreprises présentes dans notre département – EADS, Decaux, Zodiac, etc. – s'interrogent sur le cadencement qui pourrait se mettre en place en liaison avec le STIF. Au vu de la congestion du trafic routier, elles hésitent en effet à maintenir leur siège à Saint-Quentin-en-Yvelines ou à Plaisir, et la mise en place d'un réseau de transport public plus performant constituerait par conséquent pour elles un atout considérable.

M. François Pupponi. Que se passe-t-il lorsqu'un désaccord sur l'implantation d'une gare surgit entre la SGP et une collectivité ? Nous rencontrons ce problème à Tremblay et cela pourrait hypothéquer à terme la desserte future de Roissy. Qui va trancher ?

Quid du financement des CDT ? Je regrette au passage que le CDT Val de France – Gonesse, qui est l'un des plus avancés, ne soit pas cité dans votre rapport...

Mme Annick Lepetit, rapporteure. Cet oubli sera réparé !

M. François Pupponi. Je vous en remercie !

M. le président Serge Grouard. Mes chers collègues, je laisse les rapporteurs apporter des éléments de réponse à vos nombreuses interrogations.

M. Yves Albarello, rapporteur. On a souvent qualifié d'« historique » l'accord entre l'État et la région du 26 janvier 2011 mais je tiens aussi à rappeler le travail remarquable accompli par la commission mixte paritaire, au Sénat, au moment de l'adoption du texte, lorsqu'il s'est agi de trancher entre la « mise à mort » d'Arc express et la promotion de la « double boucle » du réseau de transport public du Grand Paris. Comme vous vous en souvenez, votre Rapporteur a fait en sorte que soit adopté un amendement tendant à soumettre les deux projets à un débat public conjoint. Ainsi, c'est bien grâce au travail de notre Assemblée qu'a été conclu l'accord historique sur le Grand Paris Express. N'ayons pas la mémoire courte !

Cher Jean-Paul Chanteguet, oui la loi est votée. Et elle est suivie puisqu'Annick Lepetit et moi-même avons été nommés rapporteurs à cet effet. Après celui sur la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, c'est le deuxième rapport sur la mise en application des dispositions d'un texte dont est saisie notre commission.

Pour répondre à François Pupponi, je considère que, lorsqu'un litige entre une collectivité territoriale et l'État porte sur un projet d'intérêt national tel que celui du Grand Paris, il revient à l'État de le trancher.

Les recettes fiscales attendues des nouvelles taxes – TSB, TSE, IFER RATP – permettent d'envisager une ressource de l'ordre de 300 millions d'euros en 2013 et de 400 millions au-delà. Je rappelle en outre que la taxation sur les plus-values foncières, introduite dans la loi par voie d'amendement à l'Assemblée, a été retirée par le Sénat dans la loi de finances rectificative pour 2010 et que nous le regrettons d'autant plus vivement que son produit devait être partagé entre le STIF et la SGP.

Mme Annick Lepetit, rapporteure. C'est en effet un point important.

M. Yves Albarello, rapporteur. Le Sénat d'hier l'a fait tomber mais puis-je espérer que le Sénat nouveau nous aidera à la réintégrer ? (*sourires*)

S'agissant de CDG Express, nous avons bien perçu au cours de nos auditions que la Ville de Paris était intéressée par une liaison directe dédiée entre le cœur de ville et Roissy, telle qu'il en existe dans toutes les mégapoles modernes. La SNCF nous a fait l'agréable surprise d'évoquer devant nous une solution utilisant des sillons existants et dispensant de recourir à un partenariat public-privé (PPP), au départ de la Gare de l'Est. Sans doute est-ce une piste à creuser car cela permettrait de contenir les coûts.

Je renvoie notre collègue Daniel Fidelin à l'encadré relatif au développement de l'Axe Seine qui figure à la page 52 de notre projet de rapport. S'agissant de la LGV Paris-Normandie, le débat public a été lancé en octobre dernier, une mission de financement a été constituée et l'objectif est de démarrer les travaux en 2015 pour une mise en service deux ans plus tard. Vous voyez que les perspectives sont très optimistes !

Mme Annick Lepetit, rapporteure. J'indique à Jean-Paul Chanteguet qu'un encadré sur la forêt de Pierrelaye figure à la page 51 du projet de rapport qui vous a été distribué.

Sur un plan plus général, je tiens à préciser que nos travaux ont été quelque peu affectés par l'évolution rapide du dossier et que nous avons dû nous adapter en permanence à de nouvelles données. Beaucoup d'événements sont en effet intervenus depuis juin 2010, qui n'est pourtant pas si loin ! Au plan humain, un nouveau président du directoire de la SGP, M. Étienne Guyot, a été désigné et nous l'avons auditionné ici même le 15 septembre dernier, à quelques jours de sa nomination. Nous ne l'avons pas réentendu depuis mais nous imaginons qu'il est sur la même ligne que son prédécesseur, même si celui-ci a été limogé... Nous ne disposons pas à ce jour de nouveaux éléments sur le fonctionnement de la SGP.

Comme l'a indiqué notamment François Pupponi, tout ce qui concerne les CDT se trouve entre les mains du préfet de région. Or au moment où nous l'avons auditionné, le décret relatif aux CDT n'avait pas encore été publié, ce qui ne l'a pas empêché d'avancer. Qu'il y ait ou non une gare, la logique du CDT, c'est que l'État et les communes se mettent d'accord. Je rappelle au passage qu'il y aura des gares hors CDT et des contrats sans gare. Il faut donc faire du sur-mesure et lorsque nous l'avons reçu, le préfet de région a indiqué que trois contrats pourraient être signés avant la fin de l'année.

Vous le voyez, la situation évolue en permanence et nous n'avons pas pu réentendre tout le monde à chaque nouvel événement. C'est pourquoi notre proposition de constituer un comité de suivi permanent au sein de notre commission nous semble particulièrement importante. Nous devons être d'autant plus vigilants que nous savons bien qu'autour du Grand Paris Express se greffent nombre d'autres projets. Qui mieux que notre commission, Monsieur le Président, pourrait suivre les débats qui concernent le financement des projets de transport et l'aménagement du territoire national, dans un contexte où, comme l'a rappelé Christophe Caresche, les collectivités – en particulier les départements – sont plus « gênées aux entournures » que jamais.

Jean-Yves Le Bouillonnet a eu raison de faire observer que le Sud francilien ne se réduisait pas au plateau de Saclay. Bien entendu, notre rapport traite de l'aéroport d'Orly, au

travers notamment du prolongement de la ligne 14 au Sud. Toutefois, nous pourrions compléter ce paragraphe si vous le souhaitez.

S'agissant des recettes de la TSE, assise sur les seuls contribuables franciliens, il m'a été répondu que la SGP les affecterait aux études mais je souhaite moi aussi des éclaircissements à ce sujet car si nous connaissons le montant prévisionnel des études pour les CDT – 2 millions d'euros –, nous n'avons pas connaissance des autres estimations. J'attends pour ma part plus de transparence de la SGP et qu'elle ne se tourne pas vers le STIF lorsqu'elle doit financer des études, comme elle est en train de le faire pour le prolongement de la ligne 14. Ces différents éléments confirment qu'il serait bon que les élus locaux pèsent davantage au sein du conseil de surveillance de la SGP, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

M. Yves Albarello, rapporteur. J'ai omis de répondre à Jean-Marie Sermier et je tenais à lui indiquer qu'il est prévu d'instituer un comité de pilotage par gare, auquel participent les élus.

M. François Pupponi. Cela fonctionne déjà, et plutôt bien.

M. Yves Albarello, rapporteur. Je rappelle à François Pupponi qu'en cas de litige entre les parties, la négociation peut continuer tant que le CDT n'est pas signé.

Enfin, je souscris à l'analyse de Yanick Paternotte selon laquelle le phasage des opérations est une question cruciale. Commencer par la desserte des aéroports internationaux m'apparaît comme la meilleure solution.

Je remercie chacun d'entre vous de soutenir notre proposition de création d'un comité de suivi permanent sur ce dossier. Le Grand Paris nous fera encore parler pendant des années mais c'est un très beau projet pour la France !

Interrogée sur la publication du rapport, la commission l'autorise à l'unanimité.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 23 novembre 2011 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Joseph Bossé, M. Christophe Bouillon, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Albert Facon, M. Daniel Fidelin, M. Jean-Claude Fruteau, Mme Geneviève Gaillard, M. Alain Gest, M. Joël Giraud, M. François-Michel Gonnot, M. Serge Grouard, M. Antoine Herth, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, Mme Christine Marin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Joël Regnault, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhet

Excusés. - Mme Chantal Berthelot, M. Jérôme Bignon, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Françoise Branget, M. Philippe Briand, M. Yves Cochet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. André Flajolet, M. Didier Gonzales, M. Michel Havard, M. Jean Lassalle, M. Bernard Lesterlin, M. Apeleto Albert Likuvalu, M. Alfred Marie-Jeanne, M. Philippe Martin, M. Martial Saddier

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Yves Le Bouillonec, M. Jean-Marie Morisset, M. François Pupponi, M. Francis Saint-Léger