

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 7 avril 2010

(86<sup>e</sup> jour de séance de la session)



[www.senat.fr](http://www.senat.fr)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

### Secrétaires :

Mme Monique Cerisier-ben Guiga, M. Philippe Nachbar.

1. Procès-verbal (p. 2401)
2. Communication relative à des commissions mixtes paritaires (p. 2401)
3. Grand Paris. – Suite de la discussion d'un projet de loi en procédure accélérée (Texte de la commission) (p. 2401)

Article 1<sup>er</sup> (*suite*) (p. 2401)

Amendements identiques n<sup>os</sup> 9 de Mme Éliane Assassi et 237 de Mmes Dominique Voynet. – Mmes Éliane Assassi, Dominique Voynet, MM. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission spéciale sur le Grand Paris ; Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale ; Mme Nicole Bricq, M. Jacques Mahéas. – Rejet des deux amendements.

Amendement n<sup>o</sup> 10 de Mme Éliane Assassi. – M. Bernard Vera.

Amendements n<sup>os</sup> 238 et 239 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

Amendement n<sup>o</sup> 3 de Mme Catherine Dumas. – Mme Catherine Dumas.

Amendement n<sup>o</sup> 106 rectifié de M. Philippe Dominati. – M. Philippe Dominati.

Amendement n<sup>o</sup> 242 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

Amendement n<sup>o</sup> 2 rectifié de Mme Catherine Dumas. – Mme Catherine Dumas

Amendement n<sup>o</sup> 244 de Mme Dominique Voynet et sous-amendement n<sup>o</sup> 303 de M. Charles Revet. – Mme Dominique Voynet, M. Charles Revet.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Philippe Dallier, Yves Pozzo di Borgo, Jean Louis Masson, Jean-Pierre Caffet, David Assouline, Philippe Dominati. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 106 rectifié ; rejet des amendements n<sup>os</sup> 10, 238, 239 et 242 ; adoption des amendements n<sup>os</sup> 3, 2 rectifié, du sous-amendement n<sup>o</sup> 303 et de l'amendement n<sup>o</sup> 244 modifié.

M. Jean-Pierre Caffet.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 1<sup>er</sup> (p. 2412)

Amendement n<sup>o</sup> 6 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 7 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 8 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 245 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 2 (p. 2415)

Mmes Éliane Assassi, Catherine Morin-Desailly, Raymonde Le Texier, Bariza Khiari, M. Jean Louis Masson.

Amendement n<sup>o</sup> 11 de Mme Éliane Assassi. – Mme Marie-Agnès Labarre, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 12 de Mme Éliane Assassi. – Mme Marie-Agnès Labarre.

Amendement n<sup>o</sup> 116 de M. Jean-Pierre Caffet. – Mme Nicole Bricq.

Amendements n<sup>os</sup> 80 rectifié et 81 rectifié de M. Yvon Collin. – Mme Françoise Laborde.

Amendements n<sup>os</sup> 249 et 248 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean-Pierre Caffet, David Assouline, Jacques Mahéas, Mmes Nicole Bricq, Dominique Voynet, Nicole Borvo Cohen-Seat, MM. Laurent Béteille, Philippe Dallier. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> 80 rectifié ; rejet des amendements n<sup>os</sup> 12, 116, 81 rectifié, 249 et 248.

Amendement n<sup>o</sup> 13 de Mme Éliane Assassi. – MM. Bernard Vera, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 14 de Mme Éliane Assassi. – MM. Bernard Vera, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 117 de M. Jean-Pierre Caffet. – MM. Jacques Mahéas, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n<sup>o</sup> 215 du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 4 de Mme Catherine Dumas. – Mme Catherine Dumas, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 15 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 70 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Philippe Dallier, Mmes Catherine Procaccia, Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 107 rectifié de M. Philippe Dominati. – MM. Philippe Dominati, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 119 de M. Jean-Pierre Caffet. – M. Jean-Pierre Caffet.

Amendement n° 251 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Nicole Bricq, M. Jean-Pierre Caffet, Mme Dominique Voynet. – Rejet, par scrutin public, de l'amendement n° 199; rejet de l'amendement n° 251.

Amendements identiques n°s 226 de Mme Catherine Morin-Desailly et 235 rectifié *quinquies* de M. Ambroise Dupont. – M. Yves Pozzo di Borgo, Mme Nathalie Goulet, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean-Pierre Godefroy, Philippe Dominati. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 118 de M. Jean-Pierre Caffet. – MM. Serge Lagache, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mmes Nicole Bricq, Dominique Voynet, MM. Jean-Pierre Caffet, David Assouline. – Rejet.

Amendement n° 211 rectifié *bis* de M. Christian Cambon. – MM. Christian Cambon, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 73 de M. Laurent Béteille. – MM. Laurent Béteille, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mmes Dominique Voynet, Éliane Assassi. – Adoption

Amendement n° 82 de M. Yvon Collin. – Mme Françoise Laborde, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 252 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

Amendements n°s 228 et 227 de Mme Catherine Morin-Desailly. – M. Yves Pozzo di Borgo.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Dominique Voynet.

Amendement n° 305 de la commission. – M. le rapporteur.

Rejet de l'amendement n° 252; retrait de l'amendement n° 228; rejet de l'amendement n° 227; adoption de l'amendement n° 305.

Amendement n° 225 rectifié de M. Yves Pozzo di Borgo. – MM. Yves Pozzo di Borgo, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Nicole Bricq, MM. Philippe Dallier, Philippe Dominati, Jean-Jacques Jégou, Michel Billout. – Adoption.

Mme Bariza Khiari, M. Jean-Pierre Caffet.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

#### 4. Renvoi pour avis (p. 2446)

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2446)

#### 5. Conférence des présidents (p. 2447)

#### 6. Grand Paris. – Suite de la discussion d'un projet de loi en procédure accélérée (Texte de la commission)(p. 2455)

Article 2 *bis* (supprimé) (p. 2455)

Article 3 (p. 2455)

Mmes Éliane Assassi, Bariza Khiari.

Amendement n° 16 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Amendement n° 120 de M. Jean-Pierre Caffet. – M. David Assouline.

Amendement n° 178 de M. Philippe Dallier. – M. Philippe Dallier.

Amendement n° 83 de M. Yvon Collin. – Mme Françoise Laborde.

Amendement n° 17 de Mme Éliane Assassi. – Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

Amendement n° 121 de M. Jean-Pierre Caffet. – M. Jacques Mahéas.

Amendement n° 254 de Mme Dominique Voynet. – Mme Dominique Voynet.

MM. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission spéciale sur le Grand Paris; Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale; Jean-Pierre Caffet. – Rejet, par scrutins publics, des amendements n°s 16 et 120.

MM. le rapporteur, Jean-Pierre Caffet, Philippe Dallier, Mmes Nicole Bricq, Éliane Assassi, MM. David Assouline, Hugues Portelli, Mme Dominique Voynet, MM. le rapporteur, Philippe Dominati, Jacques Gautier, le secrétaire d'État, Dominique Braye, Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, MM. Jacques Mahéas, Yves Pozzo di Borgo, Gérard Longuet. – Retrait de l'amendement n° 178.

Rappel au règlement (p. 2466)

Mme Catherine Tasca, M. le président.

Article 3 (*suite*) (p. 2467)

Rejet des amendements n°s 83 et 17.

M. Jacques Mahéas. – Rejet de l'amendement n° 121

M. le rapporteur, Mme Dominique Voynet. – Rejet de l'amendement n° 254.

Amendement n° 20 de Mme Éliane Assassi. – Mme Éliane Assassi, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. **Ordre du jour** (p. 2468)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LÉONCE DUPONT

**vice-président**

**Secrétaires :**

**Mme Monique Cerisier-ben Guiga,  
M. Philippe Nachbar.**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

## COMMUNICATION RELATIVE À DES COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

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

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

3

## GRAND PARIS

### SUITE DE LA DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE

*(Texte de la commission)*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris (projet de loi n° 123, texte de la commission n° 367, rapport n° 366).

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'examen des amendements portant sur l'article 1<sup>er</sup>, dont je rappelle les termes :

### Article 1<sup>er</sup> *(suite)*

- ① Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit la ville de Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.
- ② Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.
- ③ Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.
- ④ Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.
- ⑤ Dans cette perspective, l'élaboration du réseau organisant les transports dans la région d'Île-de-France doit prendre en compte les interconnexions à mettre en place avec l'ensemble du réseau ferroviaire et routier national afin de permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 9 est présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche.

L'amendement n° 237 est présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n° 9.

**Mme Éliane Assassi.** Bien que cet article ait été réécrit par la commission spéciale, nous avons maintenu notre amendement de suppression, la nouvelle rédaction n'étant toujours pas satisfaisante à nos yeux.

En effet, ce texte s'apparente plus à un exposé des motifs synthétique qu'à un véritable article de loi. Il ne comporte aucune disposition de portée normative et n'a qu'une valeur d'affichage, sans rapport avec le contenu réel du projet de loi. L'objectif de construire 70 000 logements par an, par exemple, n'est qu'une promesse, et non pas un engagement législatif. Comme le veut la sagesse populaire, les promesses n'engagent que ceux qui y croient...

La création de la Société du Grand Paris et de l'établissement public de Paris-Saclay est en fait un véritable projet de société, que l'on essaie de nous vendre pour mieux le mettre en œuvre, ensuite, sur d'autres territoires de notre pays.

Par ailleurs, ce texte est sous-tendu par un projet urbain que nous ne saurions cautionner. La première phrase de l'article 1<sup>er</sup> est d'ailleurs emblématique de tout ce qui nous sépare : notre vision d'une métropole solidaire connaissant un développement harmonieux, partagé par toutes les populations qui y vivent et y travaillent, s'oppose à votre ambition d'unir « la ville de Paris et les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France ».

Le reste du texte contredit d'ailleurs cette première phrase. En outre, la présentation des atouts supposés de ce projet urbain est en fait très éloignée de la réalité et des dispositions du projet de loi.

Ainsi, une ligne de métro automatique est appelée « réseau de transport interconnecté », alors que rien n'est prévu dans ce domaine. De même, ce projet contribuerait à la maîtrise de l'étalement urbain, alors que, au contraire, il l'organise en faisant passer la ligne de métro rapide, en certains endroits, par des territoires écartés, encore faiblement urbanisés.

Enfin, loin de tendre à réduire les déséquilibres, le projet du Grand Paris les organise, les structure et les renforce.

Par conséquent, nous demandons la suppression de cet article.

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour présenter l'amendement n° 237.

**Mme Dominique Voynet.** Au travers de cet article 1<sup>er</sup>, on nous raconte une belle histoire : on nous décrit une ambition forte, parfois louable, mais persiste très fortement l'impression que les outils mis en œuvre ne correspondent nullement aux moyens qui permettraient d'aller au-delà du simple énoncé des déclarations de principe posées à cet article.

Nous avons le sentiment que le projet global qui nous avait été promis n'est pas au rendez-vous, un projet qui permettrait de remédier à l'étalement urbain, aux effets de coupure engendrés par la pratique des années soixante, quand on implantait de manière très brutale des infrastructures lourdes – lignes ferroviaires ou autoroutes – sur des territoires dont la réalité n'était pas prise en compte.

Il nous semble également que les outils proposés ne permettront pas de remédier au mitage de nos territoires par des hangars métalliques, des immeubles de bureaux, des zones commerciales aux parkings immenses et souvent désolés, qui constitue l'ordinaire de tant de nos villes. Voilà, concrètement, ce à quoi nous devons remédier. Or le grand métro souterrain, construit à grand renfort de dispositifs exorbitants du droit commun, n'apportera pas de réponse.

Quant aux contrats de développement territorial, on conviendra qu'ils sont évoqués à cet article 1<sup>er</sup> d'une façon curieuse, assez éloignée des canons de la langue française : « ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial ». Diable ! Est-ce en fonction de l'infrastructure que l'on repense des stratégies de développement, ou l'infrastructure se greffe-t-elle sur des contrats de développement ? En me référant à l'article définissant les contrats de développement territorial, j'ai fini par comprendre que ceux-ci étaient facultatifs, qu'ils seraient conclus directement entre l'État et les communes, qu'ils feraient l'impasse sur la région et qu'ils se substitueraient probablement à certaines des orientations des contrats de projets, sans forcément échapper au risque de saupoudrage qui a été souligné tout à l'heure.

En résumé, cet article ne correspond pas à la réalité du projet de loi. Il est indiqué que « les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet ». En fait, les citoyens n'ont pas eu leur mot à dire, et la grande concertation tant vantée par le Gouvernement était plutôt un moyen de légitimer un projet déjà ficelé (*M. Yves Pozzo di Borgo s'exclame*), dont nous savons tous qu'il a été élaboré dans des bureaux selon une logique d'experts, de façon relativement discrète, avant même que le moindre débat local ne soit engagé.

Au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, il est également exposé que le projet de loi « vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ». Il s'agit là d'un exemple frappant de langue de bois. Comment ferez-vous croire à qui que ce soit que la mise en service d'un métro automatique reliant entre elles des zones d'emploi ou de développement économique ainsi que la construction d'un *cluster* en dehors de Paris pourraient réduire les inégalités sociales dans la région et, mieux encore, dans toute la France ? Ce n'est pas parce que les hommes d'affaires feront le trajet Orly-La Défense plus rapidement que les inégalités se réduiront dans l'Oise ou dans la Marne !

En dépit des intentions louables de la commission spéciale du Sénat, qui a notamment inscrit dans le texte un objectif chiffré de construction de logements en Île-de-France, nous n'avons aucunement la garantie que ceux-ci seront bien réalisés. Il n'est d'ailleurs pas fait référence à cet objectif de construction dans l'étude d'impact du projet de loi ; il s'agit manifestement là d'une sorte de cavalier, d'un subterfuge trouvé par la commission spéciale pour interpellier le Gouvernement sur la nécessité de mettre enfin en œuvre une politique de construction de logements afin de rattraper le retard terrifiant que connaît la région dans ce domaine.

En conclusion, nous demandons la suppression de cet article, qui a été élaboré, comme le reste du texte, sans réelle concertation avec les élus et les populations locales et qui consacre la reprise en main par l'État de l'aménagement de notre région.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission spéciale sur le Grand Paris.** Il est de bon ton d'attaquer l'article 1<sup>er</sup> au motif que son objet serait bien plus étendu que celui du projet de loi. Or je rappelle que cet article traite des transports, de la recherche et de l'innovation, ainsi que des contrats de développement territorial, qui sont les trois éléments essentiels du texte. Par conséquent, réduire le champ de ce dernier aux transports, comme l'ont fait Mmes Assassi et Voynet, c'est se livrer à une caricature !

La commission spéciale a récrit cet article, en ajoutant un objectif de construction de 70 000 logements, qui sera développé ultérieurement dans un titre spécifique afin de le rendre crédible. Par conséquent, la commission spéciale, qui tient à l'article 1<sup>er</sup>, émet un avis défavorable sur ces deux amendements de suppression.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.** Le Gouvernement émet lui aussi un avis défavorable sur ces deux amendements.

Dans l'objet de son amendement, Mme Voynet affirme que « l'approche de l'aménagement du territoire proposée par ce projet s'inscrit dans une vision libérale – il faudrait déjà définir ce que recouvre cette notion – du développement de la région d'Île-de-France autour de pôles de compétitivité, sans relation avec les besoins des Franciliens ».

Il conviendrait d'être un peu plus précis : ayant été à l'origine de la création des pôles de compétitivité, voilà quelques années, je puis assurer qu'ils n'ont rien à voir avec les pôles de développement, certains de ces derniers recouvrant plusieurs pôles de compétitivité.

Enfin, en ce qui concerne le réseau de transport, je soulignerai que les gares prévues desserviront directement des communes représentant 5 millions de Franciliens. Il est donc à tout le moins excessif de prétendre que l'infrastructure envisagée est sans relation avec les besoins des Franciliens...

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** Comme nous l'avons indiqué hier soir, si le groupe socialiste n'a pas présenté d'amendements à l'article 1<sup>er</sup>, c'est parce que c'est lors de la discussion de l'article 2 qu'il développera sa vision, qui est fondamentalement différente de celle de M. le rapporteur et du Gouvernement.

Cela dit, nous voterons les deux amendements de suppression de l'article, présentés respectivement par Mme Assassi et par Mme Voynet. En effet, monsieur le rapporteur, votre travail de réécriture se limite à nos yeux à une juxtaposition de bonnes intentions dont vous ne tirez pas les conséquences dans la suite du texte.

Ainsi, vous avez repris l'objectif de construction de 70 000 logements par an que M. Apparou avait recommandé lors de son audition par la commission spéciale, en précisant que ces logements devront être « géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France ». Or, l'article 19 *bis* prévoit que cet objectif sera « territorialisé » par le préfet de région. Cela signifie que l'État décidera où il est bon de construire ces logements, sans qu'il soit possible d'en discuter, dans cette enceinte ou *a fortiori* à l'échelon local.

Par ailleurs, il est à craindre que certains comportements ne se perpétuent, et que les communes qui n'ont pas consenti dans le passé les efforts nécessaires pour construire des logements sociaux sur leur territoire ne persistent dans cette attitude. Par conséquent, les logements sociaux continueront sans doute de se concentrer à l'est plutôt qu'à l'ouest de l'Île-de-France. Nous n'avons aucune garantie quant au respect du principe énoncé.

Je n'épiloguerai pas, en outre, sur les raisons structurelles du déficit de logements en Île-de-France, notamment sur le prix du foncier. La commission des finances a engagé un important travail sur le thème de la fiscalité immobilière. On

pourrait évoquer le fait que la majorité elle-même reconnaît que les dispositifs fiscaux institués par le Gouvernement ces dernières années ne correspondent pas aux attentes de la population en matière de construction de logements.

Enfin, vous répétez à l'envi que la double boucle sera financée par l'État. Nous en reparlerons à partir de l'examen de l'article 9, mais c'est un financement à bon compte, qu'il s'agisse des dotations en capital issues du remboursement des prêts consentis au secteur automobile, de la valorisation foncière, des produits des baux commerciaux ou autres, d'autant que vous prévoyez d'alimenter la Société du Grand Paris par le produit d'un impôt qui sera en fait versé par l'autorité organisatrice des transports de l'Île-de-France. Il nous sera très facile de démontrer que les financements de l'État annoncés ne sont pas au rendez-vous.

En tout état de cause, cela vous permettra, à l'article 3, si vous persistez à proscrire la consultation publique sur le projet Arc Express, de prôner le principe du « chacun chez soi », l'État faisant ce qu'il estime devoir faire, de même que la région de son côté, sans qu'aucune coopération ne s'établisse entre les deux.

Vous êtes engagé sur une mauvaise voie, qui exclut la discussion, la concertation et *a fortiori* la négociation. Nous souhaitons donc la suppression de l'article 1<sup>er</sup> et défendrons notre vision lors de l'examen de l'article 2.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Mahéas, pour explication de vote.

**M. Jacques Mahéas.** Nous savons gré à M. le rapporteur d'avoir essayé d'améliorer la rédaction qui a été soumise à la commission spéciale, mais la tâche est bien difficile s'agissant d'un très mauvais texte ! Il a ainsi abouti à une juxtaposition de mesures plus étonnantes les unes que les autres, dépourvue de philosophie d'ensemble.

Évidemment, si vous étiez disposé à accepter nos amendements, nous pourrions alors largement améliorer le texte, mais nous avons pu constater hier que vous étiez vent debout contre nos propositions, qui n'ont donc guère de chances d'être retenues.

Par exemple, en matière de développement durable, nous présenterons, à l'article 2, un amendement n° 117. Selon l'accueil que vous lui réserverez, nous verrons bien si vous entendez enterrer ou ressusciter le Grenelle de l'environnement ! Actuellement, lorsque le Président de la République s'exprime sur l'écologie, ses paroles sont discordantes selon l'auditoire auquel il s'adresse : tantôt il la prône, tantôt il l'enterre, notamment lorsqu'il parle à des agriculteurs. Il serait donc intéressant de connaître la position réelle du Gouvernement.

Il est question, aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, de réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises, l'est de l'Île-de-France est sacrifié. Or ce n'est pas en mettant en place un monstre technologique sur le plateau de Saclay, en développant le nord de l'Île-de-France et en continuant à réaliser des dizaines de milliers de mètres carrés de bureaux à La Défense que l'on remédiera à cette situation.

Monsieur le secrétaire d'État, lorsque je vous ai interrogé, en commission, sur la cité Descartes, vous m'avez fait cette réponse extraordinaire : « il faut laisser du temps au temps » ! Mais à l'est, pardonnez-moi de vous le dire, on n'a pas le

temps ! L'est parisien, qui s'étend bien au-delà, notamment dans sa partie sud, de l'axe Clichy-sous-Bois-Le Bourget-Montfermeil que vous avez évoqué, est laissé pour compte.

Il n'y aura donc pas pour nous de réduction des déséquilibres sociaux, notamment au regard de l'emploi, dont la situation est très inquiétante dans nos zones urbaines sensibles. Par exemple, le chômage des jeunes s'est développé de façon exponentielle, connaissant en un an une augmentation de 37 % à 40 %, alors que son taux dépassait déjà 25 % ! La construction d'une ligne de métro suffira-t-elle à réduire les inégalités ? Les emplois sont concentrés à l'ouest, les cas sociaux sont regroupés à l'est : ceux-ci sont tout de même nettement moins nombreux à Neuilly-sur-Seine qu'à Neuilly-sur-Marne !

Il ne faut pas en rester aux bonnes intentions exprimées à l'article 1<sup>er</sup>, mais s'engager résolument dans des réalisations concrètes, en incitant par exemple les entreprises à s'installer dans l'est francilien, au rebours des manœuvres ayant permis, par l'adoption en catimini d'un amendement *ad hoc*, d'intensifier la construction de bureaux à La Défense. Procédons à un rééquilibrage au profit de l'est, et faisons en sorte de donner une portée effective aux principes posés à l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 9 et 237.

*(Les amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n<sup>o</sup> 10, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

La parole est à M. Bernard Vera.

**M. Bernard Vera.** Avec cet amendement, nous proposons une nouvelle rédaction de l'article 1<sup>er</sup>, conforme à notre vision d'un grand projet d'aménagement de la région d'Île-de-France.

Nous souhaitons placer au cœur de ce projet la réduction des inégalités territoriales, et non le développement de pôles déjà favorisés. Nous estimons en effet possible de faire de notre région un territoire d'excellence en matière de services publics, de développement du logement social et de transports publics accessibles, permettant le désenclavement, par un maillage fin, de l'ensemble du territoire.

La lutte contre les inégalités socioéconomiques doit être la dimension principale du grand projet d'aménagement, ce qui n'est évidemment pas le cas pour l'heure.

Nous déplorons par ailleurs l'absence de tout volontarisme en matière de politique industrielle. C'est pourquoi nous proposons de conditionner l'aide publique aux entreprises à la réalisation d'objectifs d'amélioration qualitative de l'offre d'emplois.

Nous souhaitons rétablir partout l'association à la réflexion et à la prise de décision des représentants des collectivités territoriales et de l'ensemble des institutions compétentes et légitimes – région, départements, communes, STIF –, que la rédaction actuelle du projet de loi écarte systématiquement. En tout état de cause, le débat public ne peut répondre à cette exigence, car, au terme de la consultation, seule prévaudra la volonté de la Société du Grand Paris, dans laquelle la représentation de l'État est majoritaire.

Nous considérons qu'il est indispensable que l'aménagement du territoire soit pensé en fonction des besoins et des attentes des Franciliens. Pour cette raison, la réponse aux enjeux liés au développement de la région capitale exclut toute action autoritaire. Elle doit s'appuyer sur une étroite concertation entre l'État et les collectivités, ainsi que sur l'association aux décisions des Franciliens eux-mêmes.

Un aménagement durable du territoire francilien repose à nos yeux sur quatre piliers essentiels et indissociables : le logement, les transports, l'emploi et les équipements publics. Ne pas envisager de manière coordonnée ces exigences vouldrait à l'échec toute action entreprise dans le cadre du projet du Grand Paris et laisserait ainsi la place aux logiques ségréguatives et spéculatives.

Une telle démarche suppose des engagements financiers lourds, qui doivent être formalisés dans de nouveaux contrats de projets, et non laissés dans le flou, comme c'est le cas dans le présent texte. En effet, les modes de financement préconisés pour le Grand huit, notamment par M. le rapporteur, reposent sur la valorisation des terrains attenants aux futures gares, ce qui va à l'encontre des exigences de mixité sociale, laquelle n'est possible qu'avec une maîtrise publique du foncier et de l'aménagement.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous vous invitons à adopter cet amendement de réécriture de l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 238, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Après avoir vainement tenté de supprimer l'article 1<sup>er</sup>, nous proposons, par cet amendement, de le réécrire.

Nous souhaitons redéfinir les objectifs de ce texte en insistant sur la nécessaire amélioration de la qualité de vie des habitants, la réduction des inégalités sociales et territoriales ainsi que l'amélioration des équipements et des services publics, autant d'objectifs que nous jugeons déterminants pour l'attractivité économique des territoires.

Il est en effet possible de faire de notre région un territoire d'excellence en matière de services publics, de développement du logement social et de transports publics accessibles permettant le désenclavement de certains quartiers. Les inégalités socio-économiques doivent être le principal angle d'attaque d'un projet d'aménagement comme celui-ci, ce qui n'est absolument pas le cas dans ce texte.

Vous allez sans doute m'opposer, monsieur le secrétaire d'État, votre rôle de développeur, ou d'aménageur, et me dire que j'attire votre attention sur des considérations sociales qui sont hors sujet dans ce débat. Pourtant, vous savez bien que le développement économique, même s'il permet de créer de nouveaux emplois et de réduire les inégalités dans nos quartiers, ne portera ses fruits qu'à moyen terme, et que les considérations sociales, notamment le degré de tranquillité publique, de qualité de vie et de performance des services, pèsent de tout leur poids lors du choix par les entreprises de leur lieu d'implantation.

De plus, il est indispensable de rappeler que les aménagements que nous appelons de nos vœux doivent se faire en tenant compte de la préservation de l'environnement. Le respect des espaces naturels et des terres agricoles doit rester au cœur du débat.

Prenons l'exemple de Londres, dont on ne peut que constater l'attractivité économique. La capitale britannique a depuis longtemps déjà compris l'importance d'allier confort de vie et respect de l'environnement, et ses nouveaux quartiers, notamment celui de *BedZED*, ou *Beddington Zero Energy Development*, en sont la preuve irréfutable. Achievé en 2002, le plus grand éco-quartier du Royaume-Uni comprend des habitations, des bureaux, des espaces verts et des services, tout cela à quelques minutes en transports du centre de Londres. Vous me direz que la mixité sociale pourrait encore être améliorée au sein de ce quartier. J'en conviens

volontiers, et je pense que nous devons imaginer des projets qui, tout en retenant le meilleur des quartiers écologiquement exemplaires – je pense également à l'expérience du quartier Vauban, à Fribourg-en-Brisgau –, garantiront la mixité sociale et la diversité des activités.

J'ajoute qu'un système de vente directe avec les agriculteurs locaux a été mis en place au sein du quartier de *BedZED*, afin de ne pas sacrifier les terres agricoles qui, demain, seront précieuses, y compris à proximité immédiate de nos villes.

Temps de transport réduit grâce à un aménagement où les zones de travail et les zones d'habitat se confondent, maintien d'une agriculture locale, volonté de réduire notre empreinte carbone : votre projet est très loin de ce modèle, monsieur le secrétaire d'État, en dépit des engagements du Grenelle de l'environnement.

Enfin, il est indispensable que des représentants élus des populations, des collectivités territoriales et de l'ensemble des institutions compétentes et légitimes – la région, les départements, les communes, les agglomérations, le STIF – soient consultés et associés au processus décisionnel.

La première richesse de la région d'Île-de-France est sa population. C'est pourquoi il est indispensable que l'aménagement du territoire soit pensé en fonction des besoins et des attentes des Franciliens. C'est ce que nous défendons au travers de cet amendement, que nous vous invitons à soutenir, mes chers collègues.

**M. le président.** L'amendement n° 239, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéas 1 et 2

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Cet amendement vise à modifier les alinéas 1 et 2 de l'article 1<sup>er</sup>, afin de les mettre en conformité avec le contenu réel du projet de loi.

En dépit de votre bonne volonté affichée, monsieur le secrétaire d'État, nous sommes bien loin d'un « projet urbain, social et économique d'intérêt national ». Rien dans ce texte ne pourra malheureusement « réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ». Quant à la place réservée aux « collectivités territoriales » et aux « citoyens », elle est bien faible, comme nous l'avons déjà démontré. J'espère d'ailleurs que nos amendements ultérieurs, qui vont dans le sens d'un processus décisionnel plus participatif, retiendront votre attention, mes chers collègues.

À la lecture de ce projet de loi, force est de constater que la majeure partie du texte se focalise sur un nouveau système de transports, le métro automatique dit « Grand huit ».

Soyons honnêtes avec nos concitoyens, le Grand Paris ne se fera pas au bénéfice de l'ensemble du territoire national. La mise en place de ce nouveau métro et l'aménagement du plateau de Saclay n'auront aucune incidence sur le logement des Franciliens, la réduction de la fracture territoriale ou le chômage.

Aussi, je vous propose de coller à la réalité de ce projet de loi en écrivant noir sur blanc que le projet de Grand Paris se résume à la création d'un réseau de transports reliant des pôles économiques et des aéroports.

**M. le président.** L'amendement n° 3, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

La parole est à Mme Catherine Dumas.

**Mme Catherine Dumas.** À travers cet amendement, nous souhaitons rappeler le poids de la zone centrale, à savoir le cœur d'agglomération, dans le projet du Grand Paris, et faire en sorte que le rôle déterminant de Paris soit clairement réaffirmé dans le texte de loi.

Je rappelle en effet que 5 % du territoire francilien regroupe plus de 50 % de la population et 70 % des emplois de la région, et qu'il enregistre 90 % des déplacements.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Bravo !

**M. le président.** L'amendement n° 106 rectifié, présenté par MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Philippe Dominati.

**M. Philippe Dominati.** Par cet amendement, je souhaite que le Gouvernement réponde à la question de la gouvernance, du périmètre et du budget alloué à ce projet, qui a déjà été posée à plusieurs reprises.

La résolution avec laquelle le Gouvernement s'est engagé dans la réforme territoriale, qui concerne l'ensemble du territoire, et que nous sommes plusieurs à avoir soutenue dans cet hémicycle, semble démontrer l'importance de ces éléments dans la France contemporaine. Il serait paradoxal d'être à la traîne pour l'Île-de-France, alors que notre ambition est plus forte encore. Combien de temps nous faudra-t-il encore attendre ?

J'ai évoqué hier la réussite des transports régionaux : elle est réelle dans toutes les régions, sauf dans celles où l'État veut garder la prépondérance.

Je voudrais donc savoir si le calendrier législatif prévoit une place pour la région d'Île-de-France.

Il y a une différence entre une loi à caractère politique et une loi purement technique, le but de cet amendement étant que nous nous engageons sur la première voie.

**M. le président.** L'amendement n° 242, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boume-dienne-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Monsieur le secrétaire d'État, vous avez expliqué hier que les contrats de développement territorial n'avaient pas pour objet de vider de leur sens et de leurs moyens financiers les contrats de projets, élaborés conjointement par l'État et la région. M. le rapporteur l'a également confirmé, de façon très passionnée.

Alors que d'aucuns ont dénoncé un certain saupoudrage dans le contenu des contrats de projets, je tiens à préciser que l'État pèse de tout son poids afin que des éléments, qui n'étaient pas prioritaires pour la région, et dont le financement lui incombait exclusivement, soient inscrits dans ces contrats et bénéficient du soutien financier de la région ainsi que, le cas échéant, d'autres collectivités. C'est évidemment le cas des TGV dans la plupart des régions, mais aussi de la vie étudiante dans la nôtre, ainsi que d'autres politiques essentielles à notre pays, que les régions financent de bonne grâce, étant donné leur caractère essentiel.

Vous nous expliquez donc que ces contrats de développement territorial ne concurrencent pas la région, mais qu'ils seront cependant mis en œuvre conjointement par l'État et les communes, sans la participation de la collectivité régionale.

Je souhaite, par cet amendement, vous prendre au mot, en réécrivant, dans un sens peut-être plus conforme à l'usage français, l'alinéa en question.

Il me semble absolument indispensable de faire en sorte que l'objectif de construction de 70 000 logements chaque année en Île-de-France soit conforme au schéma directeur de la région.

Les Franciliens considèrent la politique du logement comme une priorité absolue. Ils ont redit, pendant la récente campagne pour les élections régionales, leurs attentes et leurs inquiétudes. Il ne faut pas laisser planer l'idée que l'État pourrait décider seul des implantations de logements, car c'est bien sur le travail élaboré en commun par les acteurs locaux dans le cadre du SDRIF que nous pourrions nous appuyer.

Par ailleurs, je vous propose d'ajouter une garantie de construction de logements sociaux. En 2009, 28 % des candidats à un logement social ont rempli une demande en Île-de-France. La région est évidemment en flux tendu en matière de logements. Nous souhaitons donc préciser que les contrats de développement territorial devront prévoir la production d'au moins 30 % de logements sociaux sur chaque territoire concerné.

**M. le président.** L'amendement n° 2 rectifié, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Catherine Dumas.

**Mme Catherine Dumas.** Cet amendement concerne la croissance économique de l'Île-de-France.

Nous souhaitons en effet intégrer dans l'article 1<sup>er</sup> du texte de loi un objectif de croissance, qui serait en moyenne comparable à celui que l'on observe dans les grandes capitales européennes.

**M. le président.** L'amendement n° 244, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boume-dienne-Thierry et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Mme Bricq et moi-même évoquions à l'instant en aparté quelques hauts faits du passé de M. le rapporteur concernant des contrats passés entre l'État et la région à propos de réseaux de transport public, mais Mme Bricq y reviendra le moment venu.

À propos de l'amendement n° 244, je souligne que plusieurs architectes consultés dans le cadre du projet du Grand Paris ont rappelé l'importance du maillage du réseau de transports en Île-de-France.

En effet, pour développer un système efficace, il est important de privilégier les correspondances entre les différents moyens de transports afin de faciliter la vie des Franciliens et, en outre, de rendre plus accessibles des zones économiques parfois engorgées, comme le quartier de La Défense – au passage, vous voyez que nous nous préoccupons non pas seulement du logement, mais aussi des difficultés de desserte de certains quartiers, dont la vitalité économique est reconnue.

Le maillage des transports serait le meilleur moyen d'améliorer la mobilité francilienne. Comme l'affirmait, en 2007, Réseau Ferré de France, cela permettrait des déplacements plus rapides et plus simples de banlieue à banlieue, des trains moins chargés en zones denses et une diminution de la congestion et de la pollution routière.

Adaptons donc notre réseau de transports et développons un schéma en « toile d'araignée », dans toute la région, et non pas seulement vers les zones de développement économique.

Nous l'avons déjà dit : le projet de Grand huit favorise les déplacements travail-travail, alors même qu'ils représentent une très faible proportion du total des déplacements. De surcroît, même s'il améliorerait les déplacements des habitants

de l'Ouest parisien, il resterait très inégalitaire pour les habitants de l'Est parisien, comme Jacques Mahéas l'a bien montré.

Pour cette raison, nous vous proposons, par cet amendement, de réaffirmer l'importance de l'articulation entre les transports existants et les transports à venir, afin de réduire les déséquilibres territoriaux, dans le cadre du SDRIF, bien évidemment.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 303, présenté par M. Revet, est ainsi libellé :

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

Après le mot :

ferroviaire

insérer le mot :

, fluvial

II. - Alinéa 3 de l'amendement n° 244

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables entre chacune des régions de l'hexagone et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

La parole est à M. Charles Revet.

**M. Charles Revet.** L'essentiel des actions prévues dans le projet du Grand Paris concerne bien évidemment la région francilienne.

Mais, lorsque ce projet a été annoncé, le Président de la République a également manifesté clairement sa volonté d'ouvrir Paris et sa région sur le grand large, notamment en développant les grands ports de l'axe Seine que sont Paris, Rouen ou Le Havre. Ce développement nécessite des moyens de transports, d'où le projet de créer une ligne à grande vitesse, qui doit desservir tant la Basse-Normandie que la Haute-Normandie – une région à laquelle je sais que vous êtes également très attaché, monsieur le président, comme nos collègues Patrice Gérard et Catherine Morin-Desailly.

Afin que ces transports fonctionnent, qu'il s'agisse d'acheminer des voyageurs ou des marchandises, une bonne coordination s'avère nécessaire, afin que les trains puissent circuler le plus vite possible, sur tout le territoire national et dans le reste de l'Europe.

J'ai donc déposé un premier amendement, qui a été adopté par la commission. Mme Voynet propose pour sa part une nouvelle version de l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi. Je ne suis pas opposé aux dispositions de l'amendement qu'elle vient de présenter. Néanmoins, si sa rédaction met en évidence la nécessaire coordination des moyens de transports dans la région parisienne, elle me semble négliger quelque peu les interconnexions routières, fluviales et ferroviaires avec l'ensemble des autres régions.

C'est pourquoi j'ai déposé ce sous-amendement, qui tend à ajouter le terme « fluvial » aux termes « ferroviaire » et « routier », mais aussi à préciser que ces interconnexions doivent permettre d'assurer des liaisons plus rapides entre les régions, sans devoir obligatoirement passer par Paris.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** L'amendement n° 10 vise à rédiger de façon différente l'article 1<sup>er</sup>, en évoquant notamment le conditionnement de l'aide publique aux entre-

prises à la réalisation d'objectifs d'amélioration qualitative de l'offre d'emploi et de l'offre de formation, sujets tout à fait extérieurs au texte dont nous discutons. Par conséquent, l'avis de la commission est défavorable.

Il en est de même sur l'amendement n° 238, qui ne correspond pas au texte adopté par la commission.

La commission émet également un avis défavorable sur l'amendement n° 239, qui vise à réduire le Grand Paris à un simple projet de transport, alors qu'il dépasse largement cet objectif.

Sur l'amendement n° 3, la commission émet un avis favorable pour remettre au premier rang Paris et le cœur de l'agglomération parisienne.

L'amendement n° 106 rectifié est un amendement d'appel et un amendement injonctif à l'égard du Gouvernement. Il n'est pas conforme à la Constitution. Par conséquent, je demande à M. Dominati de le retirer, une fois qu'il aura entendu les explications de M. le secrétaire d'Etat.

Sur l'amendement n° 242, la commission émet un avis défavorable car il conditionne la création de logements aux objectifs du SDRIF, conclu en 1994 et qui commence à être un peu obsolète.

**Mme Dominique Voynet.** Non, pas le nouveau schéma !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Sur l'amendement n° 2 rectifié, l'avis de la commission est favorable.

Sur l'amendement n° 244, la commission émet un avis favorable car il montre bien l'articulation avec le réseau préexistant.

Enfin, s'agissant du sous-amendement n° 303, qui vise à compléter l'amendement n° 244 en insérant le mot « fluvial » et qui reprend la fin du texte de la commission, j'émet également un avis favorable.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat.** Sur les amendements n°s 10 et 238, le Gouvernement partage l'avis défavorable de la commission.

Il est également défavorable à l'amendement n° 239, qui réduit l'ambition du projet à la réalisation d'un métro.

Sur l'amendement n° 3, le Gouvernement, rejoignant la position de la commission, émet un avis favorable. En effet, nous avons intégré, dès le départ, la préoccupation exprimée par Mme Dumas. C'est d'ailleurs ce qui a justifié la forme de la double boucle : il nous est apparu indispensable, dès le début de nos réflexions, de penser à un réseau qui n'évite pas la ville de Paris et qui crée autour d'elle non pas un nouveau périphérique mais un réseau permettant de relier le cœur de Paris et les autres territoires stratégiques de la région ainsi que les territoires stratégiques entre eux.

Sur l'amendement n° 106 rectifié, monsieur Dominati, j'ai eu l'occasion de vous dire hier que la question de la gouvernance soulevée par cet amendement est, à l'évidence, essentielle. L'horizon 2014 paraît raisonnable en ce qu'il donne le temps pour que des projets concrets émergent sur tous les territoires de la région capitale et que les questions de la gouvernance puissent se poser sur des bases sûres et collectivement acceptées par tous.

Toutefois, à ce stade, je ne puis être favorable à ce que l'on inscrive une telle disposition dans la loi ; c'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement.

Sur l'amendement n° 242, je rejoins la commission et j'émet un avis défavorable.

Sur l'amendement n° 2 rectifié, j'émet un avis favorable.

S'agissant de l'amendement n° 244, je n'ai pas réellement d'avis sur ce qui est la meilleure rédaction de l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup>, madame Voynet, mais, au-delà, le texte de la commission spéciale et votre amendement mettent en avant une question essentielle.

Le réseau du Grand Paris, dont nous discuterons plus avant à l'article 2, dépasse de très loin en termes d'enjeux la question des transports régionaux. Je le rappelle, une des ambitions du réseau du Grand Paris est, en effet, de relier entre elles les grandes gares ferroviaires pour faciliter les liaisons région capitale-province ou province-province.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'Etat.** N'oublions pas que nombre d'habitants de la région capitale conservent des liens forts, familiaux, affectifs ou encore professionnels avec les autres régions françaises. Au-delà même de ces liens, il s'agit de promouvoir – c'est très important sur le plan économique – les synergies entre les grandes régions françaises.

Cet alinéa 5 met également en avant le nécessaire maillage avec le réseau routier. Madame Voynet, je ne peux que me réjouir que vous portiez un tel amendement. Je suis moi-même convaincu qu'un tel maillage avec le réseau routier peut permettre à la fois de favoriser l'intermodalité et de contribuer au décongestionnement des grands axes routiers. Sur ce point, nous avons lancé des études pour vérifier la faisabilité du placement de telle ou telle gare sur les grands axes autoroutiers et de l'adjonction d'importants parkings relais, dimensionnés et adéquats.

Toutes ces raisons montrent que si l'État porte un tel projet, c'est non pas parce que la région n'en est pas capable, mais uniquement parce que ce projet, dont l'intérêt est national, va très au-delà des compétences de cette dernière.

Enfin, sur le sous-amendement n° 303, le Gouvernement émet un avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 10.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 238.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 239.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote sur l'amendement n° 3.

**M. Philippe Dallier.** Je voterai bien évidemment cet amendement, puisque notre collègue Catherine Dumas, élue de Paris, désigne sous le nom de « cœur de l'agglomération » Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

Par un heureux hasard, cela correspond exactement au périmètre que j'avais retenu dans mon rapport d'information sur un projet de gouvernance pour le Grand Paris. Cela démontre, que l'on soit élu de Paris, de la proche banlieue ou de la grande banlieue, qu'il y a une zone urbaine « dense », avec ses spécificités et qu'elle ne peut pas être traitée comme le reste de la région d'Île-de-France car elle n'a pas les mêmes problèmes.

J'y reviendrai ultérieurement, mais je voulais saisir l'occasion de le rappeler et soutenir l'amendement n° 106 rectifié, car je crains qu'il ne soit retiré, amendement qui fixait une date pour une véritable proposition de réforme de la gouvernance.

Monsieur le secrétaire d'État, à propos de la réforme de la gouvernance, dont il est beaucoup question, on me répond toujours que c'est pour bientôt. C'est un peu comme l'horizon : plus on avance, plus il s'éloigne, et je ne vois pas venir le moment où une véritable proposition sera effectivement formulée.

Je comprends que vous préféreriez voir les projets émerger avant qu'un projet de réforme de la gouvernance ne soit mis sur la table, mais cela me perturbe parce que – nous le verrons au cours de la discussion – votre projet va s'articuler autour des fameux contrats de développement territorial.

Ces contrats de développement – quarante gares, quarante contrats – vont donc modeler les territoires, avec des objectifs propres en termes de logements et de transport ; mais, au bout du compte, aura-t-on un projet métropolitain et pourra-t-on plaquer sur les projets de développement de ces quarante territoires un projet de gouvernance de la métropole ? J'en doute encore aujourd'hui, voilà pourquoi j'aurais aimé qu'une date soit fixée et que nous nous mettions enfin les uns et les autres autour de la table pour formuler une proposition à échéance de douze ou de vingt-quatre mois.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, pour explication de vote.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Mon explication de vote concernera également l'amendement n° 106 rectifié, qui sera probablement retiré.

Comme je l'ai déjà dit hier – c'est, me semble-t-il, l'un des points fondamentaux, et M. le secrétaire d'État l'a d'ailleurs également souligné, l'Île-de-France souffre d'un empilage des structures. La multiplicité des acteurs – l'État, la région, les départements, les communes, les intercommunalités – augmente les charges publiques, nuit à la cohérence et à l'efficacité de la décision publique, en particulier en matière de transports et de déplacements – si le Grand Paris est fait par la structure d'État, c'est parce que personne n'a cette vision générale – mais aussi en matière de logements, d'urbanisme, de développement économique et d'équipements structurants.

Le cœur d'agglomération pâtit de l'absence de politiques communes.

Malgré cet empilage des structures, le taux des couvertures intercommunales par région en France est de 89,1 %...

**M. Dominique Braye.** Ce n'est pas vrai !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** ... – ce sont les chiffres de la DGCL – alors que, pour l'Île-de-France, il est seulement de 56 %.

Il n'y a pas de vision collective. Pour affronter la concurrence mondiale avec une masse critique suffisante, la plupart des grandes villes européennes – Londres l'a fait en 1997 – ont regroupé les collectivités locales comprises dans leur aire urbaine pour organiser le développement et leur aménagement.

Je prendrai l'exemple de Lyon. L'agglomération lyonnaise, par une loi datant de 1966, a pu créer une communauté urbaine et bénéficie d'une gestion urbaine placée sous une autorité administrative unique depuis quarante ans. Depuis

vingt ans, je le rappelle, Lyon figure parmi les vingt villes européennes, toutes catégories confondues, jugées les plus attractives.

Depuis quarante ans, Paris et Lyon ont ainsi connu une évolution administrative exactement inverse. Alors que la loi de 1966 a permis à l'agglomération lyonnaise de regrouper ses forces et de rationaliser l'utilisation de ses moyens administratifs, techniques et financiers, la disparition du département de la Seine en 1964 a signifié, pour le cœur de l'agglomération parisienne, l'éparpillement et la dilution, que nous continuons à payer.

Cette absence de structure de gouvernance explique les chiffres de la moindre croissance de l'Île-de-France malgré sa puissance économique.

On aurait pu modifier la loi de 1966 – en effet, lors de la création des communautés urbaines, Paris a conservé un statut spécifique – et ajouter, dans le projet de loi relatif à la réforme des collectivités territoriales ou dans celui-ci, un amendement visant à créer une communauté urbaine à Paris. On pourrait aussi, quand le projet de loi sera voté, récupérer le concept de métropole.

Mes chers collègues de la gauche, c'est une vision politique qui a fait éclater le département de la Seine et a débouché sur la création, en 1976, de l'Île-de-France. Or nous rencontrons aujourd'hui le même problème.

Voilà une quinzaine d'années, la droite et le centre dirigeaient, il est vrai, l'Île-de-France : ils avaient Paris et six départements sur huit. Aujourd'hui, c'est l'inverse : la gauche a la région, Paris et six départements sur huit.

Monsieur Caffet, nous siégeons tous les deux au Conseil de Paris. Je me mets à votre place, ce n'est pas facile lorsque M. Delanoë crée, timidement, la structure « Paris-Métropole », car il est très gêné par la présence, à ses côtés, du président de la région ! Il procède donc petit à petit. Résultat : dix ans pour mettre en place Paris-Métropole, qui est une structure d'études ! Lorsqu'on lui parle de communauté urbaine, il nous répond : « Surtout pas, cela créerait un problème au sein du parti socialiste ! » (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

Mais il faudra bien que ce problème soit posé un jour ou l'autre ! Il faudra que l'on ait le courage d'aborder la question de la gouvernance, car c'est nécessaire pour l'évolution de l'Île-de-France, qui doit s'adapter aux développements économiques.

Certes, j'ai quelque peu politisé mon propos, mais le problème pourrait se poser dans les mêmes termes pour la majorité. Il y a des raisons qui font que l'on n'ose pas aborder cette question.

**M. Dominique Braye.** Il a raison !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Je le dis ici parce qu'il est essentiel que le Sénat soit au courant.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

**M. Jean Louis Masson.** Je ne suis pas contrariant : je voterai cet amendement, tout en m'interrogeant sur l'intérêt que présentent nos débats.

Tout le monde se plaint que le Parlement adopte des dispositions qui n'ont aucune application concrète. En l'espèce, quel est l'impact de cet amendement eu égard à la rédaction du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> proposée par la

commission spéciale ? Je ne comprends pas très bien l'intérêt de cet amendement. Je ne suis qu'un humble sénateur de province, mais je me demande très honnêtement s'il est pertinent d'avoir un article 1<sup>er</sup> aussi long, énonçant des considérations générales qui n'ont aucun impact en droit positif. Cet amendement ne change strictement rien.

Est-il judicieux que l'ensemble de nos débats s'articulent autour de questions qui ont un intérêt tout de même relativement limité au regard des grands problèmes qui se posent actuellement à la nation ?

Certes, je le répète, je voterai cet amendement, mais j'aimerais que l'un d'entre vous m'explique ce qu'il change concrètement pour la région d'Île-de-France. Cela m'aiderait beaucoup et m'encouragerait plus encore à le voter. Pour ma part, je n'ai pas compris l'intérêt qu'il présente.

**Mme Éliane Assassi.** En fait, vous avez tout compris, mon cher collègue !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Il ne s'agit pas à proprement parler d'une explication de vote sur l'amendement n° 3, amendement déposé par des collègues de la majorité et sur lequel je n'avais pas *a priori* l'intention d'intervenir. Mais je me vois obligé de répondre à M. Pozzo di Borgo qui m'a interpellé nommément et directement.

Contrairement à vous, monsieur Pozzo di Borgo, M. Dallier a eu l'élégance de poser un problème, celui de la gouvernance de l'Île-de-France, qui est récurrent depuis de nombreuses années déjà et risque de l'être encore longtemps. Il connaît sans doute mieux que d'autres ce problème puisqu'il est l'auteur d'un rapport sur le sujet. Or, vous, vous m'avez mis en cause et, bien évidemment, à travers moi, c'est le maire de Paris que vous avez visé.

Je vous ferai plusieurs remarques.

Premièrement, vous usez d'un vocabulaire particulier. Vous avez dit que la droite avait, auparavant, Paris et six départements sur huit et que la gauche les a maintenant. Monsieur Pozzo di Borgo, ce langage m'est étranger. Nous n'avons pas la propriété patrimoniale des mandats que nous exerçons. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*) Nous ne sommes pas propriétaires de Paris, pas plus que des départements ou de la région ; nous ne sommes que des élus mandatés par des électeurs qui nous ont fait confiance, une confiance qu'ils nous ont renouvelée voilà quelques semaines.

Deuxièmement, vous ne manquez pas de toupet ! En effet, c'est depuis 2001 que la ville de Paris est sortie de son splendeur isolément, alors qu'elle a exporté, pendant des décennies, toutes ses nuisances en banlieue. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – Protestations sur les travées de l'UMP.*)

Un certain nombre de maires de banlieue appartenant à la majorité pourraient largement en témoigner, ...

**Mme Marie-Thérèse Hermange.** On exportait les ordures !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Pas seulement ! On exportait en même temps les cimetières, et bien d'autres choses encore !

Une rupture s'est donc produite en 2001, et vous êtes d'ailleurs parfois le premier à le reconnaître au Conseil de Paris, monsieur Pozzo di Borgo ! Paris a opté pour une politique de la main tendue à un certain nombre de

communes et de départements de banlieue, politique qui se présente sous des formes évidemment particulières et avec des contraintes qui ont été acceptées.

Troisièmement, la question de la gouvernance est essentielle, et vous savez pertinemment qu'elle ne se résoudra pas d'un coup de baguette magique !

Les débats des élus de la Ville de Paris et de la région d'Île-de-France sur la future structure institutionnelle – si structure il y a ! – ont peut-être montré certaines nuances d'appréciation. Mais je n'ai pas eu jusqu'à présent le sentiment qu'un point de vue unanime se dégageait au sein de la majorité. J'en veux pour preuve le discours du Président de la République du 29 avril 2009, au cours duquel il a indiqué au maire de Paris que cette question de la gouvernance ne pourrait être réglée que par nos successeurs.

Avant d'incriminer vos collègues en séance publique et de prendre à partie les uns et les autres, y compris le maire de Paris, balayez devant votre porte ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

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

**M. le président.** La parole est à M. David Assouline, pour explication de vote.

**M. David Assouline.** M. Yves Pozzo di Borgo se sert du Sénat pour mettre en cause l'équipe dirigeante de la Ville de Paris et émettre de prétendues vérités.

À l'inverse du Gouvernement, qui, au moindre problème, blâme la gauche qui gère les affaires de la Ville de Paris depuis plus de huit ans, je n'incriminerai pas la droite qui a géré cette ville auparavant.

Cette question de la gouvernance est très complexe et ne doit pas être instrumentalisée. Les positions nuancées des uns et des autres ne signifient pas que des divisions se font jour au sein de notre parti à propos de telle orientation ou ligne de conduite ; c'est d'ailleurs la même chose à l'UMP. Les élus exercent un mandat local ; ils défendent les collectivités qui les ont élus et veulent, dans ce débat sur la gouvernance, faire peser les prérogatives, les nécessités et les contraintes de ces dernières.

La rupture dans la manière de gérer la ville de Paris a consisté à dire à un moment donné aux communes limitrophes qu'on allait agir, non pas par oukases, de façon « impérialiste » parce que la ville avait la puissance financière et politique, mais en respectant les prérogatives et les intérêts de tous. Voilà qui est un peu plus compliqué que la méthode du Gouvernement consistant à imposer des décisions venues d'en haut !

**M. Nicolas About.** Monsieur Assouline, il ne faut pas l'affirmer, il faut le démontrer à M. Huchon !

**M. David Assouline.** Au lieu de discourir de la gouvernance pendant vingt ans, nous avons commencé, avec Paris-Métropole, à avancer de façon pragmatique, dans un cadre ouvert à tous. Chaque fois que l'on peut mettre des choses en commun, nous le faisons dans cette structure. Même si cela avance lentement, cela ira dix fois plus vite qu'avec de grandes phrases creuses ou même un Grand Paris se bornant aux transports, notamment à un métro souterrain ! Franchement, la problématique, dans toute sa complexité, de la vie sociale et du logement de cette agglomération n'est pas traitée ici.

Monsieur Pozzo di Borgo, je ne sais pas pourquoi vous exprimez depuis hier une telle violence sur la question de la Ville de Paris et de la région d'Île-de-France, y compris par le biais de cet amendement. Peut-être vous préparez-vous à votre réélection?...

**Mme Nicole Bricq.** Oh, mais non! (*Sourires.*)

**M. David Assouline.** Mais ce que je sais, c'est que l'on ne peut pas être pris en otage ici et réduire le débat à une telle caricature! Il y a une grande différence entre ce qui est réalisé aujourd'hui pour faire avancer la structure Paris-Métropole dans une relation de respect mutuel, et ce qui a été fait avant – je ne dis pas que tout était mauvais! –, toutes les communes de banlieue, qu'elles soient de droite ou de gauche, reconnaissant qu'elles subissaient un certain caporalisme.

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

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dominati, pour explication de vote.

**M. Philippe Dominati.** Je me sens également obligé d'intervenir au regard de la réponse insatisfaisante qui m'a été apportée et de la polémique qui semble s'être déclenchée entre M. Caffet et M. Pozzo di Borgo.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Moi, je ne polémiquais pas!

**M. Philippe Dominati.** L'argument selon lequel personne n'est propriétaire de son mandat est un peu facile; personne, à droite ou à gauche, n'utilise ce genre de langage!

**M. Jean-Pierre Caffet.** C'est plus qu'une question de vocabulaire!

**M. Philippe Dominati.** De plus, c'est une contre-vérité assez flagrante que d'affirmer que les relations avec les communes limitrophes de Paris ont brusquement changé avec l'alternance.

**Mme Nicole Bricq et M. Jean-Pierre Caffet.** Ah bon?

**M. Philippe Dominati.** Depuis l'institution d'un maire à Paris, il y a toujours eu un adjoint chargé des relations avec les communes limitrophes. Du temps de Jacques Chirac ou de Jean Tiberi, je n'ai pas le souvenir de problèmes particuliers.

**M. David Assouline.** Il n'y avait rien!

**M. Philippe Dominati.** Il y a toujours eu des syndicats intercommunaux; j'ai eu l'honneur de présider le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne, le SYCTOM, mais il y en a eu bien d'autres.

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

**M. Philippe Dominati.** Pas besoin de demander à M. Santini, adressez-vous à M. Fourcade! Pensez-vous qu'il ait le profil d'un homme à se laisser caporaliser? Il était maire d'une grande collectivité!

Les relations entre Paris et les villes de banlieue sont depuis longtemps sur la voie de la normalisation.

**M. David Assouline.** M. Fourcade ne s'empresse pas d'approuver!

**M. Philippe Dominati.** Et tant mieux si cette normalisation se poursuit!

C'est une très bonne chose que notre collègue Philippe Dallier alimente la réflexion avec le rapport qu'il a publié sur les perspectives d'évolutions institutionnelles de la plus jeune collectivité de France: il n'y a un maire à Paris que depuis 1977! Mais de là à dire que tout a changé d'un seul

coup, c'est totalement faux! Paris a connu une évolution institutionnelle progressive. Sur la question de la gouvernance et des institutions, j'attendais des propositions de votre part, monsieur Caffet!

**M. Jean-Pierre Caffet.** En avez-vous?

**M. Philippe Dominati.** Or votre seule réponse consiste à dire: on verra, on verra après!

**M. Jean-Pierre Caffet.** Demandez au Président de la République!

**Mme Éliane Assassi.** C'est lui qui l'a dit!

**M. Philippe Dominati.** Sur la question de la gouvernance posée par mes collègues Philippe Dallier et Yves Pozzo di Borgo, vous n'avez fait aucune proposition! (*M. Yves Pozzo di Borgo applaudit.*)

**M. Jean-Pierre Caffet.** Et vous, que proposez-vous?

**M. Philippe Dominati.** Reporter la question à plus tard n'est pas un programme ambitieux!

**M. Jean-Pierre Caffet.** Cessez de sauter comme un cabri et interrogez le Président de la République sur la gouvernance! C'est lui qui a évacué le problème!

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Dominati, l'amendement n° 106 rectifié est-il maintenu?

**M. Philippe Dominati.** Un certain nombre de mes collègues ont fait preuve d'intuition; le temps d'aborder sereinement la question de la gouvernance n'est peut-être pas encore venu. Il nous faut donc nous contenter de traiter ce projet de loi sous un aspect technique, sans tenir compte du commandement, ce qui me semble préoccupant.

M. le secrétaire d'État est convenu que l'année 2014 lui semblait être un objectif réaliste, même s'il est lointain. Même s'il ne peut s'engager aujourd'hui au nom du Gouvernement, je suis satisfait de la réponse qu'il m'a apportée.

Dans ces conditions, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 106 rectifié est retiré.

La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote sur l'amendement n° 242.

**M. Philippe Dallier.** Au travers de cet amendement, j'aimerais pointer du doigt le manque de cohérence et, paradoxalement, l'uniformisation que risquent de présenter les contrats de développement territorial.

Notre collègue Dominique Voynet prévoit la production de 30 % de logements sociaux dans chaque contrat de développement territorial. En faut-il autant à Clichy-Montfermeil?

**M. Jean-Pierre Caffet.** Mais oui!

**M. Philippe Dallier.** Je ne le pense pas. La question de la mixité sociale et de la répartition des logements doit être examinée à l'échelle de la métropole.

**Mme Éliane Assassi.** Appliquons la loi SRU!

**M. Philippe Dallier.** Un amendement de cette nature me semble donc très dangereux.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Appliquez la loi dans vos communes!

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 242.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 303.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 244, modifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote sur l'article 1<sup>er</sup>.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Monsieur le président, je serai bref sur cet article 1<sup>er</sup>, car, au sein de mon groupe, nous sommes déjà nombreux à nous être exprimés hier soir, à l'ouverture de la discussion des articles, pour dire ce que nous en pensions.

Cet article a connu quatre versions successives, toutes aussi contradictoires les unes par rapport aux autres ! Selon la deuxième version, déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale, ce texte concerne un réseau de transport public de voyageurs unissant des zones stratégiques de la région d'Île-de-France et uniquement elle – mais c'était pour la façade ! – et s'articule autour de projets territoriaux élaborés et mis en œuvre conjointement par l'État et les collectivités territoriales. C'était probablement la version la plus proche de la vérité et la meilleure définition de ce projet de texte !

Puis, à l'Assemblée nationale et, ici, en commission, on a essayé d'introduire un ensemble de considérants, y compris d'ordre environnemental. Comme nous en ferons la démonstration au cours de l'examen des différents articles, tous ces considérants, notamment l'objectif de construction de 70 000 logements par an en région d'Île-de-France, sont totalement vides de sens et ne s'appuient sur aucun outil véritablement efficace.

Cette rédaction de l'article 1<sup>er</sup>, qui n'est aucunement normative, vise uniquement à se faire plaisir ; c'est la raison pour laquelle nous ne l'adopterons pas.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe CRC-SPG.

Je rappelle que la commission et le Gouvernement se sont prononcés favorablement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 170 :

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

Le Sénat a adopté.

### Articles additionnels après l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** L'amendement n° 6, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Monsieur le secrétaire d'État, lors des débats devant l'Assemblée nationale, vous avez affirmé que le projet de loi relatif au Grand Paris devait définir des objectifs pour répondre aux insuffisances en matière de cohésion sociale et aux besoins de logements.

Non seulement le texte ne prévoit aucune mesure en direction du logement, mais il ne fixe aucun objectif contraignant. On laisse aux promoteurs privés le soin de définir, au gré de leurs intérêts financiers, la politique du logement.

L'annonce de Nicolas Sarkozy concernant la construction de 70 000 logements est intégrée dans l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, mais seulement sous forme d'objectif. Une telle disposition est insuffisante pour répondre au déficit de logements en Île-de-France. De plus, elle doit être relativisée du fait de sa formulation, à savoir que les contrats de développement territorial « participent à l'objectif de construire ». Il n'est nullement précisé que cet objectif doit être atteint !

En bref, ce texte ne contient aucune mesure permettant de répondre aux besoins urgents de logements, non seulement en termes de coût et de densification, mais aussi dans l'optique de réduction des trajets entre le lieu de vie et le lieu de travail.

De plus, les différenciations sociales entre les territoires n'ont cessé de se radicaliser sous l'impulsion des lois du marché de la politique conduite par la majorité.

Rien n'est proposé face à la pénurie immobilière, à la cherté du logement et à la dualité de l'agglomération avec un centre réservé aux plus riches.

En Île-de-France, notamment à Paris, la montée des prix a commencé dès 1999. Le taux d'effort des ménages les plus modestes a explosé. Les grands logements publics, quant à eux, sont trop rares et trop rarement à des prix accessibles aux familles des classes moyennes, qui doivent faire le choix de s'éloigner de Paris.

La loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion a porté une nouvelle atteinte à la mixité sociale. Le Gouvernement a choisi de rendre plus contraignantes les obligations des locataires, de durcir les conditions de maintien dans les lieux et d'instaurer une augmentation importante du surloyer en cas de dépassement du plafond de ressources.

Alors qu'il était urgent de mettre en œuvre une politique de prévention des expulsions, Mme Boutin a fait le choix de raccourcir les délais d'expulsion, sans se soucier du relogement des personnes placées dans de telles situations de détresse.

Ainsi, contrairement aux principes que vous affirmez dans l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi, vous orchestrez à l'échelon national la remise en cause de la mixité sociale du parc HLM et vous accentuez la ségrégation territoriale.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'adopter cet amendement visant à abroger la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, qui met en œuvre une politique incompatible avec les « déclarations actuelles » du Gouvernement !

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Tout d'abord, il n'est pas vrai que rien, dans ce texte, ne concerne le logement ! Je vous renvoie à l'article 19 *bis*, que nous examinerons un peu plus tard, aujourd'hui ou demain.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Il ne contient rien de contraignant, mais c'est une subtilité qui vous échappe !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** De plus, dans ce texte important, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'abroger la loi du 25 mars 2009. Je me souviens des très grands débats que nous avons eus et d'un certain nombre de difficultés rencontrées.

Enfin, l'objet de cet amendement étant complètement éloigné du sujet de la discussion, la commission spéciale a émis un avis défavorable.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Même avis défavorable, monsieur le président.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 6.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 7, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Lors de l'examen du projet de loi relatif aux contrats de partenariat en 2008, Mme Lagarde résumait fort bien le rôle de tels outils : pallier le désengagement de l'État ou des collectivités publiques.

Selon la ministre, « ce que l'État ne peut ou ne souhaite pas faire lui-même, faute de moyens, de temps, ou à défaut d'une efficacité comparable à celle du secteur privé, il peut désormais le faire faire par des professionnels qui prennent en charge l'ensemble des opérations, depuis la conception jusqu'à l'exploitation ».

Parallèlement à la mise en place de cet outil, les gouvernements successifs de droite, notamment depuis la loi de décentralisation de 2004, ont organisé le désengagement massif de l'État de ses fonctions régaliennes.

Les collectivités territoriales ont vu leurs compétences augmenter, sans pour autant que leur soient concédés les moyens suffisants pour mettre en œuvre leurs nouvelles missions. Elles sont aujourd'hui asphyxiées et rencontrent beaucoup de difficultés à engager de nouveaux projets. Les contrats de partenariat devaient constituer une solution miracle leur permettant de faire face au désengagement de l'État.

Dans ce contexte, l'ordonnance du 17 juin 2004 a institué des contrats de partenariat censés rester limités, conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Or, en 2008, la loi a modifié l'ordonnance de 2004, afin d'ouvrir deux nouveaux cas de contrats de partenariat.

Désormais, si le bilan est manifestement avantageux au regard des autres outils de commande publique, le recours aux contrats de partenariat devient possible. À l'époque, nous avions dénoncé cet aménagement de l'ordonnance destiné à contourner les réserves constitutionnelles.

Le projet de loi relatif au Grand Paris prévoit encore le recours à de tels contrats. Nous nous opposons à cette forme de partenariat qui constitue un véritable désengagement de la puissance publique de sa mission d'aménagement du territoire et s'assimile à une privatisation larvée. Voilà pourquoi nous vous demandons d'adopter cet amendement visant à abroger l'ordonnance du 17 juin 2004.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** L'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est d'une importance considérable puisqu'elle permet la réalisation d'un certain nombre d'opérations d'équipement ou d'investissements difficilement envisageables dans des conditions financières classiques.

Le projet de loi relatif au Grand Paris ne doit pas être l'occasion de réviser ou de supprimer les lois et les ordonnances en vigueur.

L'occasion m'a été donnée, en tant que président d'une communauté d'agglomération, de signer un contrat de partenariat pour l'éclairage public, permettant ainsi la rénovation complète de l'éclairage et le passage à la technologie basse tension pour l'ensemble des communes couvertes par le contrat.

Le contrat de partenariat m'apparaît comme une formule satisfaisante et bien encadrée, puisqu'elle nécessite une évaluation préalable obligatoire.

Par conséquent, votre amendement ne peut être accepté. La commission émet donc un avis défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 7.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 8, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

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

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Par cet amendement, nous souhaitons formaliser et conditionner l'attribution des aides publiques aux entreprises.

Nous proposons de conditionner les aides aux entreprises à un engagement quantifié et mesurable des bénéficiaires en terme d'investissement productif, de création d'emploi et de formation des personnels.

La notion d'aide est ici entendue largement et consiste en un avantage financier ou matériel octroyé par un financeur public – ou privé ayant reçu des fonds publics – vers un bénéficiaire du secteur marchand et concurrentiel.

L'État, les établissements publics, les organisations internationales et les collectivités territoriales peuvent accorder des aides aux entreprises.

Or, force est de constater que les entreprises ne respectent pas toujours – c'est un euphémisme! – les contreparties sociales auxquelles sont pourtant conditionnées les aides.

Pour évoquer un exemple récent, le fonds stratégique d'investissement, présenté comme l'arme « anti-crise » du Président de la République, a montré ses limites.

Théoriquement, le fonds stratégique d'investissement est destiné à la préservation des emplois et des activités industrielles. Vérifions cette affirmation à la lumière d'un fait.

Alors que la société Nexans, située à Chauny dans l'Aisne, avait bénéficié au mois de juillet dernier d'un investissement de 60 millions d'euros de la part du fonds stratégique d'investissement, à peine trois mois plus tard, le groupe a programmé la suppression de 14 % de ses effectifs sur le territoire de son berceau historique. Ce cas n'est, hélas! pas isolé.

Il est intolérable que l'argent public serve à financer des stratégies d'externalisation d'activités et des plans sociaux, dont souffrent au premier chef les salariés, leurs familles et les territoires où ils résident!

Certaines collectivités, notamment les régions, se sont dotées d'une charte de conditionnalité des aides aux entreprises. Plusieurs projets en cours ont d'ailleurs pour objet d'améliorer le principe de conditionnalité et tendent en particulier à la mise en place de commissions locales de contrôle des aides économiques.

Nous souhaitons que cette conditionnalité soit portée au niveau national et qu'elle soit appliquée à tous les projets, sur l'ensemble du territoire, afin de garantir l'emploi et la bonne utilisation des deniers publics.

Ainsi, en cas de non-respect des exigences définies en contrepartie de l'aide, l'entreprise serait tenue de rembourser cette dernière. Tel est le sens de notre amendement.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** On ne peut qu'approuver ce principe.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Tout le monde s'accorde sur de tels principes.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Bien sûr!

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Malheureusement, ce n'est pas le texte dont nous discutons qui doit porter ce mécanisme, même si celui-ci est effectivement important.

Madame Gonthier-Maurin, au travers de cet amendement, vous abordez le problème de l'allègement des charges sociales, qui revêt une importance considérable au regard des masses financières en jeu.

Vous posez également la question des avantages fiscaux et des dotations octroyés par un certain nombre de conseils régionaux à des entreprises en difficulté. Je fais ici référence à l'entreprise Heuliez ou à des situations de même nature.

Mais ces sujets sont étrangers au texte dont nous discutons, et votre amendement ne peut dès lors être considéré autrement que comme un cavalier législatif. C'est pourquoi la commission émet un avis défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 8.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 245, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boume-diène-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé:

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

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

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** J'ai hésité à déposer cet amendement, ayant pensé qu'il vous serait aisé de me rétorquer que le projet de loi relatif au Grand Paris respecte les principes fondamentaux de la Constitution et de la Charte de l'environnement qui lui est adossée.

Nous serons amenés, dans quelques heures, à examiner l'article 3 de ce texte, qui détaille par le menu la façon dont le projet de loi entend respecter les modalités de saisine de la Commission nationale du débat public, définies dans un autre projet de loi.

J'ai donc pensé que le caractère quelque peu redondant de cet amendement ne présentait pas d'inconvénient, dès lors que cela nous fournit des garanties quant à la volonté du Gouvernement de respecter strictement la lettre mais aussi l'esprit des textes.

À la relecture de votre lettre de mission en date du 7 mai 2008, monsieur le secrétaire d'État, un détail m'a frappée. Il y a deux ans, votre secrétariat d'État était rattaché au ministère de l'écologie. Aujourd'hui, c'est auprès du Premier ministre que vous officiez.

Bien sûr, certains pourraient penser que cela ne fait que renforcer le caractère interministériel de votre mission. C'est une vision optimiste, que l'on peut ne pas partager tant sont nombreux les indices laissant à penser que l'écologie et le développement durable ne sont que des détails dans la stratégie du Gouvernement.

Je vous propose de réaffirmer, à travers cet amendement, votre attachement aux principes fondamentaux de la Charte de l'environnement. Nous avons en effet des raisons d'être inquiets à ce sujet.

Je m'inquiète notamment de l'incidence du tracé envisagé pour la ligne de métro automatique qui me semble devoir favoriser l'étalement urbain, soit l'antithèse du développement durable.

Je crains que la peinture verte des projets du Gouvernement ne s'écaille.

Je crois nécessaire de faire des efforts concrets au-delà des discours pour préserver l'Île-de-France.

Vous nous avez décrit longuement hier les ambitions du Gouvernement au regard de la métropole de l'après-Kyoto. Je crois important de réaffirmer notre attachement à la Charte de l'environnement et à ses dispositions concrètes.

En votant cet amendement, vous nous montrerez peut-être votre attachement au principe du développement durable et votre intention de dépasser l'écologie de discours et de salon qui a cours en période électorale.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Chère collègue, vous avez vous-même répondu à la question en soulignant le caractère redondant de cet amendement, que l'on ne peut lui dénier !

Il va de soi que ce projet de loi, comme d'ailleurs l'ensemble des lois et règlements, doit respecter la Charte de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle.

Je rappelle, pour appuyer mes propos, une citation tirée d'un rapport du Conseil d'État, qui peut éclairer un certain nombre de débats. Il faut à tout prix éviter que la loi ne soit trop bavarde, car « quand la loi bavarde, les citoyens ne lui prêtent plus qu'une oreille distraite ».

La commission émet donc un avis défavorable.

**M. David Assouline.** Trois ans de bavardages !

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Tout a été dit concernant cet amendement, tant par Mme Voynet que par M. le rapporteur. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

Cela étant, madame Voynet, vous m'avez fixé un rendez-vous pour dans quelques heures. Je serai présent. Non pas pour un discours, mais bien pour des faits ! (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 245.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

## TITRE IER

### ÉLABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

#### Article 2

- ① I. – Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1<sup>er</sup>.

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

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

- ④ - les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;
- ⑤ - les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris à la Normandie ;
- ⑥ - les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;
- ⑦ - l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares ;
- ⑧ - la prise en compte de l'intermodalité par la possibilité, pour les véhicules légers, de stationner dans des parcs prévus à cet effet.
- ⑨ Ce schéma d'ensemble est compatible avec le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France.
- ⑩ Il est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.
- ⑪ III (*nouveau*). – La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port autonome de Paris, est un objectif d'intérêt national.

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

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

La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

**Mme Éliane Assassi.** Cet article nous amène à l'essence même de ce texte, à savoir la création d'un réseau de transport public du Grand Paris et plus précisément d'un métro automatique en rocade.

M. Mongin a pour sa part estimé le coût de ce projet entre 22 milliards et 25 milliards d'euros alors que vous, monsieur le secrétaire d'État, l'estimez à 21 milliards d'euros.

Si vous évoquez le recours à l'emprunt et une dotation en capital de l'État, il y a fort à parier que, *in fine*, ce seront malheureusement les Franciliens qui en seront de leur poche!

Permettez-moi de vous poser une question, qui en sous-tend d'autres: ce métro en rocade sera-t-il utile aux Franciliens? Il est vrai que la réponse n'est pas évidente. En effet, augmenter l'offre de transport, même si elle est inadaptée, pourra permettre de répondre à certains besoins.

La question essentielle est donc la suivante: de quels besoins parlons-nous?

Nous craignons que ce projet, en reliant des lieux de travail entre eux, et non des lieux d'habitation, ne permette pas aux Franciliens d'en tirer profit.

Est-ce donc réellement un projet pour les Franciliens? Ce projet est-il pertinent techniquement et économiquement? Là encore, la réponse n'est pas aisée. Force est de constater que nous ne bénéficions d'aucune étude sur la faisabilité d'une telle opération, ni sur les différents scénarii techniques envisageables.

Comment un projet urbain portant sur les transports de la région capitale et se plaçant dans le contexte de l'après-Kyoto peut-il délibérément cantonner la question du fret à la liaison des ports et ne pas prôner un maillage du fret sur l'ensemble de la région capitale?

Comme nous l'avons précédemment souligné, ce projet doit relever du STIF et non d'une nouvelle structure technocratique. Il nous paraît en effet nécessaire de garantir la cohérence de ce projet avec le réseau existant, même si nous sommes conscients de l'effort fait par la commission concernant les enjeux liés aux interconnexions.

Il existe un plan de modernisation des transports en Île-de-France, à hauteur de 18 milliards d'euros, proposé par le conseil régional. Alors même que l'État ne s'est toujours pas formellement engagé, il s'apprêterait dans le même temps, par ce texte, à dépenser plus encore.

Je vois là, pour ma part, une certaine contradiction.

D'une part, si la conception du projet revient à la société du Grand Paris, la gestion sera conduite par le STIF. C'est une manière radicale d'obérer pour de nombreuses années les capacités d'investissement du STIF.

Ainsi, selon les projections dont nous disposons, pour permettre le financement de la gestion du Grand huit, les collectivités seraient amenées à doubler leur contribution au STIF, ce qui, dans le contexte d'assèchement des ressources des collectivités, ne permettra pas de répondre efficacement à tous les besoins.

D'autre part, la déclaration d'utilité publique et d'intérêt général qui accompagnera le projet permettra à l'État d'encadrer fermement les documents locaux d'urbanisme, alors même que nous estimons insuffisante l'association des collectivités à ce projet.

Cette déclaration permettra également à ces projets de contredire de façon complète les objectifs du SDRIF et finalement de forcer sa modification.

Réduire l'action des collectivités à leur participation au débat public et à la rédaction d'un avis ne permettra pas de garantir leur réelle implication dans ces projets. En tout état de cause, nous estimons que seul le STIF dispose de la légitimité suffisante pour entreprendre un tel dessein.

En 2004, après le vote des lois de décentralisation, l'État a confié à la région la direction du STIF, en faisant le choix de se retirer intégralement de cette structure. Nous nous étions alors formellement opposés à un tel positionnement, qui nous semblait ouvrir la voie à un désengagement massif, malheureusement réel depuis 2006.

Aujourd'hui, en reprenant en main un seul projet, celui du Grand huit, pour lequel seule la volonté de l'État prévaudra, c'est bien l'inverse que vous préconisez!

Nous estimons pour notre part que la question des transports doit permettre de conjuguer, d'une part, la garantie, par l'État, des intérêts nationaux et, d'autre part, la défense, par la région et les collectivités, des intérêts territoriaux.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly, sur l'article.

**Mme Catherine Morin-Desailly.** Hier, au cours de la discussion générale, j'ai évoqué ma position et celle de mes collègues normands du groupe de l'Union centriste, notamment de Jean-Léonce Dupont, qui a participé aux travaux de la commission spéciale.

Toutefois, avant la défense des amendements que nous avons déposés sur l'article 2, je souhaite apporter quelques précisions.

Dans un contexte ouvert de compétition mondiale et de développement durable, il est essentiel – c'est même une condition de la réussite du Grand Paris – de connecter efficacement Paris à sa façade maritime, la France ayant pris du retard dans ce domaine. Un tel dessein, comme l'a remarqué l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach dans son diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, ne peut être envisagé que sur une grande échelle.

Celle qui est esquissée par le projet de loi correspond, notons-le, à la dimension des programmes d'autres métropoles mondiales. On pourrait citer l'exemple de Shanghai et de la côte Est des États-Unis, où la planification englobe Boston, New York et Washington. Ces projets correspondent à l'évolution des transports ferrés à grande vitesse.

En ce qui concerne la France, l'échelle pertinente nous semble être la Normandie dans son ensemble, pour laquelle le Grand Paris est une chance, la réciproque étant également vraie. Comme l'a souligné Antoine Rufenacht, le maire du Havre, il est fondamental que Paris regarde enfin autrement sa façade maritime, qui ne doit plus être uniquement considérée pour ses plages ou son activité de pêche.

Selon nous, c'est à cette échelle que doivent être planifiés les futurs transports, dans toute leur diversité. À cet égard, je remercie notre collègue Charles Revet d'avoir utilement amendé l'article 2. En effet, il faut répondre à l'appel du littoral tout à la fois par la route, le ferroviaire et le fleuve, et aussi penser à un schéma global qui inclue la région normande.

Rien ne laissant supposer un recul des échanges, il faut donc nous y impliquer fortement. La réussite du projet dépend de la prise en compte de l'intermodalité, de la réalisation à brève échéance d'une deuxième gare, rive Sud, à Rouen et de la réalisation d'un TGV normand qui non seulement relie effica-

cement Paris, Rouen et le Havre, sous peine que, d'ici à dix ans, le port de Paris soit finalement Anvers ou Rotterdam, mais aussi desserve Caen, tout en rapprochant la capitale haute-normande à l'Europe du Nord.

**M. le président.** La parole est à Mme Raymonde Le Texier, sur l'article.

**Mme Raymonde Le Texier.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, passer sa vie dans les transports, c'est le quotidien de la plupart des Franciliens. Depuis que dans les années soixante la politique de peuplement a repoussé de plus en plus loin de la capitale la majeure partie des habitants de l'Île-de-France, jamais la création de transversales, reliant les banlieues entre elles, n'a été aussi essentielle, jamais la perspective d'une saturation des lignes existantes, qu'il s'agisse du RER ou de la SNCF, n'a été aussi proche.

Monsieur le secrétaire d'État, seriez-vous le seul à ne pas savoir que, si rien n'est fait, on ne pourra même plus, dans quinze ans, accéder aux quais, tant le nombre d'usagers aura augmenté ?

Ainsi, dans le Val-d'Oise, au cours de ces dix dernières années, on a pu enregistrer une augmentation de 25 % des usagers du RER.

C'est donc tout l'avenir de notre région et le quotidien de ses habitants qui dépend de la manière dont nous investirons dans le transport public.

Or, loin de répondre à ces enjeux, le Grand Paris les dédaigne. Pis encore, il les marginalise. Le Grand huit proposé par M. Christian Blanc va exactement à l'encontre des propos tenus par Nicolas Sarkozy, lequel évoquait la nécessité « d'un schéma des mobilités qui couvre l'ensemble du territoire, avec un maillage qui ne laisse personne au bord du chemin ». Mais ce n'est pas la première fois que, des discours aux actes, ce président sera passé de la route rectiligne au tête-à-queue.

Pourtant, cela a été dit tout à l'heure, un schéma d'aménagement répondait à ce grand principe. Je veux parler du plan de mobilisation pour les transports en commun d'Île-de-France, élaboré par la région, le Conseil de Paris et les conseils généraux. Les 18 milliards d'euros nécessaires à la réalisation de ce plan répondent aux enjeux actuels comme à ceux de demain ; ils ont été déterminés en concertation avec les territoires et les élus concernés ; ils répondent à des problématiques dûment identifiées et ouvrent des perspectives de développement économique, de relance d'emploi et de redynamisation des territoires.

Niant ainsi l'esprit de l'article 1<sup>er</sup> de notre Constitution, lequel précise que l'organisation de notre République est décentralisée, le Gouvernement a préféré substituer à un projet qui répondait réellement aux attentes des Franciliens le projet de loi relatif au Grand Paris, qu'il a mené en solo. Cette procédure dérogatoire ne se justifiait pas : le SDRIF aurait pu et dû être le lieu évident de la construction du Grand Paris.

C'est pourquoi vous vous êtes senti obligé, monsieur le secrétaire d'État, de préciser que le financement de ce nouveau réseau devait revenir à l'État, sans préjudice du financement des opérations inscrites au contrat de projets État-région. Outre le fait que nul ne sait où vous prendrez les dizaines de milliards nécessaires à votre Grand Paris, vous avez trouvé une manière originale de ne pas porter préjudice aux financements de ces contrats de projets : vous les annulez !

Vous avez ainsi accepté de supprimer d'un trait le projet Arc Express, pourtant bien avancé. Vous l'avouerez, cela augure mal du reste !

Que dire également d'un projet qui ignore des territoires entiers ? Aujourd'hui 1,2 million de Val-d'Oisiens sont exclus de votre démarche. Or, fort d'une croissance démographique continue et doté de plusieurs pôles économiques majeurs, ce territoire ne pourra donner toute sa mesure que si des réponses sont apportées à la question des difficultés de déplacements. Il est impératif de relier et de rendre complémentaires les pôles économiques et universitaires du département, d'assurer une meilleure desserte pour les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail, de rapprocher les travailleurs de l'est du Val-d'Oise du pôle d'emploi de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Pour ce qui concerne les besoins urgents de ce département, je partage la totalité des propos tenus par notre collègue Bernard Angels au cours de la discussion générale.

Enfin, permettez-moi de m'attarder sur l'autre grand absent de ce texte : l'usager. Il n'en est jamais question ! Pourtant, il voit bien que le Grand huit n'améliorera pas les conditions de ses déplacements quotidiens. Il perçoit en revanche que le coût de ce nouveau métro pourrait retomber sur lui, par l'augmentation des tarifs ou de la fiscalité.

L'Association des usagers des transports d'Île-de-France ne s'y trompe pas, puisqu'elle réclame la mise en œuvre immédiate du plan de mobilisation pour les transports en commun d'Île-de-France, élaboré par les collectivités de notre région, en exhortant chacun à apporter sa contribution, qu'il s'agisse de l'État, de la région, des départements, du Syndicat des transports d'Île-de-France, des exploitants ou des gestionnaires d'infrastructure !

Monsieur le secrétaire d'État, vous auriez pu choisir, pour ce futur réseau, d'appliquer le droit commun. À l'inverse, vous vous prononcez pour un régime d'exception, qui vient se heurter à tous les travaux déjà en cours, et à beaucoup de ceux qui sont en attente. Au lieu de vous pencher sur la réalité des problèmes des Franciliens, vous préférez reproduire les erreurs passées. Je fais référence aux années cinquante et soixante, qui ont vu proliférer de grands ensembles autour de ce qui n'était que des villages quasi ruraux tels que Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges, Goussainville, et j'en passe ! Les permis de construire ont alors été signés, au nom de l'État, par des préfets, qui ont créé ainsi des villes-dortoirs, devenus depuis des « villes-ghettos ».

En conclusion, le Grand Paris aurait pu avoir, entre autres choses, l'ambition de réparer ces dégâts, de prendre en compte les attentes légitimes de ses habitants, trop souvent oubliés de la République. Votre aveuglement, votre refus d'entendre et d'écouter ceux qui gèrent ces villes au quotidien vous amènent à préparer aujourd'hui les territoires de relégation de demain. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Bariza Khiari, sur l'article.

**Mme Bariza Khiari.** Avec cet article 2, qui a été réécrit par la commission, la possibilité d'une compatibilité, permettant une meilleure intégration de la « double-boucle » dans le paysage des transports franciliens, semble désormais mieux affirmée. C'était la moindre des choses ! Par ailleurs, l'État devra financer ce mode de transport par ses propres moyens, tout en respectant ses engagements à l'égard de la région. C'était, là aussi, nécessaire.

Cependant, au-delà des belles paroles, il y a les faits. Un amendement déposé par le groupe de l'Union centriste laisse planer le doute sur la pérennité du financement des projets régionaux, qui pourraient entrer partiellement en concurrence avec le Grand huit. Un amendement adopté en commission à l'article 3 permet d'interrompre la réalisation du projet Arc Express porté par la région, puisque le Grand huit le reprend en partie. Cela n'est pas acceptable ! Je crains que, par la suite, on ne s'emploie à détricoter le projet régional, pourtant largement plébiscité par les Franciliens lors des dernières élections, au gré des évolutions du tracé, l'État faisant pression pour obtenir satisfaction.

Si l'on considère que le réseau du Grand Paris doit tenir compte de l'existant et du planifié, il faut dès aujourd'hui faire en sorte que son tracé puisse être décidé d'un commun accord avec la région et ne pas miser sur sa seule compatibilité. Il est donc impératif d'associer le STIF au processus de décision et d'élaboration du schéma. Nous aimerions que l'article 2 soit plus ferme, plus respectueux des choix légitimes des Franciliens et propre à rassurer les collectivités locales.

Si l'on estime que ce projet de loi est issu de la concertation, cette dernière doit être maximale et ne pas ressembler à un vague dialogue sur le papier !

Par ailleurs, la rédaction actuelle de l'article mentionne la nécessité de tenir compte des impératifs du développement durable. Sur ce sujet, je nourris les mêmes craintes que Mme Voynet. Je l'ai déjà affirmé, un certain nombre de gares se situant en zones peu denses, les impératifs du développement durable seront vite remisés. Cette rédaction peu contraignante me semble donc dangereuse.

Nous souhaitons que les principes du Grenelle de l'environnement, projet nous avons voté, soient inscrits dans ce texte, en tant que normes à appliquer. Nous ne votons pas des lois pour le plaisir, nous les votons pour qu'elles soient mises en œuvre. En la circonstance, je suis convaincue que les concepts de ville durable et d'aménagement durable ne sont pas vides de sens, n'en déplaise à la majorité, qui enterre ses convictions écologiques au gré des scrutins. Les lois dites Grenelle I et Grenelle II n'ont pas été votées pour la beauté du geste, mais pour leur valeur normative.

Tel est le sens des amendements que nous présenterons sur cet article 2.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Louis Masson, sur l'article.

**M. Jean Louis Masson.** À mon avis, il faut renforcer l'importance des transports en commun. En effet, nous sommes actuellement confrontés à des problèmes environnementaux de plus en plus sérieux, notamment à Paris, qui est l'emblème de la France.

Dans le cadre d'une réalisation comme le Grand Paris, l'argent demeure bien entendu le nerf de la guerre. Toutefois, une concertation entre l'État et les collectivités territoriales s'avère également indispensable. Or tout ce que j'ai vu et entendu depuis le début de ce débat m'amène à penser que celle-ci est aujourd'hui insuffisante.

Dans toute autre région de France, l'État n'aurait pas imposé de manière aussi unilatérale, dans le cadre d'un dialogue aussi restreint, ses choix. Il existe en effet des élus régionaux, démocratiquement élus : c'est le résultat des élections, même si tout le monde ne l'approuve pas ! Il serait opportun d'en tenir compte, y compris au plus haut

niveau de l'État. Dans la mesure où les habitants de la région se sont exprimés, il paraît extrêmement regrettable de chercher à imposer une solution.

C'est la raison pour laquelle, sur cet article, comme sur beaucoup d'autres, je suis extrêmement réservé.

**M. le président.** L'amendement n° 11, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Marie-Agnès Labarre.

**Mme Marie-Agnès Labarre.** Nous l'avons dit à plusieurs reprises, le projet du Grand Paris, tel qu'il est conçu par le Gouvernement, ne nous satisfait pas, et ce pour plusieurs raisons.

Ce projet ignore les réalités économiques et sociales de la région. Il exacerbe les ségrégations territoriales et n'améliore pas la vie des Franciliens, qui perdent trop de temps dans les transports.

Les choix politiques qui sont actés transparaissent clairement dans le projet de réseau de transports défini par l'article 2.

Outre le fait que les outils nécessaires à la mise en œuvre du schéma de transport du Grand Paris existent déjà et qu'il n'était donc pas utile d'en créer d'autres, le tracé décrété par les services centraux de l'État ignore de nombreux territoires, peu ou mal desservis.

Le réseau se donne pour principal objectif de relier entre eux des pôles dits « stratégiques », qui ne le sont certainement pas pour les habitants des territoires délaissés, et les liaisons inter-banlieues sont toujours aussi défailtantes.

Le coût de l'opération ne nous semble donc pas justifié, au regard des défauts patents du projet. Il est par ailleurs à craindre que l'importance des sommes en jeu, dont une partie sera à la charge des collectivités locales, bloque durablement tout autre projet de transport.

En ce qui concerne la participation financière de l'État, nos craintes sont les mêmes. La commission spéciale a adopté un amendement du rapporteur tendant à indiquer que « le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public ».

Cette précaution rédactionnelle constitue une maigre garantie quand on sait que ces contrats sont souvent très partiellement honorés par l'État. En effet, le financement de l'État va reposer sur la dotation en capital et l'emprunt, dont l'amortissement sera assuré par des ressources issues de la spéculation foncière sur les terrains autour des gares, avec les conséquences que l'on imagine en termes de mixité sociale !

Les sénateurs du groupe CRC-SPG refusent la création d'un tel réseau de transport, qui ne desservirait que les grands pôles d'activité économique et sur lequel plane un projet de tarification spéciale, supérieure à celle appliquée sur le réseau de la RATP et de la SNCF.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'adopter cet amendement de suppression.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission spéciale a évidemment émis un avis défavorable sur cet amendement de suppression de l'article 2, pour trois raisons.

Premièrement, l'article 2 distingue bien le financement de la boucle, assuré par l'État, et le financement des contrats de projets État-région, également assuré par l'État pour la part qui le concerne, à condition que ces contrats de projets « éparpillent » moins leurs moyens que le contrat actuel.

Deuxièmement – et j'en profite pour répondre à M. Masson qui nous a interpellés sur ce sujet –, à l'heure actuelle, 70 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en automobile, en l'absence de réseaux de transport en rocade suffisants. Par conséquent, le fait de construire enfin un grand système de rocade bouclée – j'insiste sur ce dernier point : si le réseau n'est pas bouclé, la voiture reste nécessaire pour rejoindre l'extrémité de l'une des lignes – représente une avancée considérable du point de vue du développement durable, parce qu'il se traduira par une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et donc par une amélioration de nos performances dans la lutte contre l'effet de serre.

Troisièmement, cet article 2 comprend l'ensemble des dispositions qui permettent l'articulation entre les réseaux existants et les réseaux futurs et revêt donc une importance capitale ; certains ont même tendance à considérer qu'il constitue le seul élément positif de ce projet de loi. Par conséquent, il serait tout à fait dommageable de le supprimer.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** J'émet le même avis que M. le rapporteur : je ne saurais imaginer que ce projet de loi soit privé de son article 2.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 12, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme Marie-Agnès Labarre.

**Mme Marie-Agnès Labarre.** Une nouvelle fois, le premier alinéa de cet article 2 énonce une pétition de principe et non des mesures normatives. Aussi, c'est sans dommage qu'il peut être supprimé.

Cependant, telle n'est pas la raison essentielle motivant cet amendement. C'est l'objet même de cette ligne de métro que nous contestons. Reconnaissons que, cette fois, vos objectifs sont clairement affichés dans cet alinéa.

Il s'agit, dites-vous, de désenclaver certains territoires, mais certains territoires seulement. Quel aveu, quand chacun sait que l'enjeu majeur pour l'avenir de cette région réside dans le maillage inter-banlieues et l'interconnexion des divers modes de transports pour favoriser un développement solidaire !

Vous, vous ne préconisez que la concurrence entre les territoires, la ghettoïsation d'un côté et des pôles de développement de l'autre. Votre seul objectif – vous l'écrivez ici –,

c'est de relier le centre de Paris à ces pôles de développement, en les reliant aussi aux lignes des trains à grande vitesse et aux aéroports.

Nous contestons cette vision qui ne se fixe pas comme objectif de répondre aux besoins et aux attentes des populations résidant et travaillant dans notre région capitale, dont les conditions de transports quotidiens sont devenues insupportables.

Bien pire, cet alinéa ne fixe même pas à cette ligne de métro automatique l'objectif d'être en cohérence et en interconnexion avec l'ensemble du réseau de transports publics structurant actuellement les déplacements des Franciliens. C'est dire que ce projet ne permettra pas de résoudre les difficultés rencontrées par les Franciliens pour se rendre tous les jours au travail !

C'est donc naturellement que nous vous demandons de voter la suppression du premier alinéa de l'article 2.

**M. le président.** L'amendement n° 116, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à Mme Nicole Bricq.

**Mme Nicole Bricq.** Le groupe socialiste, comme l'ont annoncé nos collègues Bariza Khiari et Raymonde Le Texier, présente une série d'amendements à l'article 2, qui ont tous pour objectif de « remettre à l'endroit », si je puis m'exprimer ainsi, le projet de réseau de transport, afin qu'il corresponde au modèle que nous concevons pour le Grand Paris.

Dès ce deuxième article, nous voulons que ce projet de réseau de transport soit embrassé dans la totalité des projets prévus par les contrats de projets État-région et par le plan de mobilisation pour les transports, tel qu'il a été arrêté par la région d'Île-de-France en partenariat, il faut le souligner, avec les huit départements d'Île-de-France.

Un jour, dans un lointain avenir, vous pourrez peut-être donner le premier coup de pioche des travaux du grand réseau circulaire. Vous pouvez constater que nous ne sommes pas sectaires ! Mais, pour nous, l'essentiel relève de la définition des priorités et du phasage.

Hier, dans un élan oratoire, notre rapporteur s'est emporté – j'ai noté qu'il avait eu recours tout à l'heure à une formulation plus douce – en parlant de « saupoudrage » au sujet des contrats de projets État-région en Île-de-France, anciennement contrats de plan, déplorant un manque de sérieux en ce domaine. J'ai été étonnée, parce que je n'ai pas oublié que M. Fourcade a exercé les responsabilités de vice-président de la région d'Île-de-France. À l'époque – Yannick Bodin s'en souvient –, il a négocié pied à pied avec l'État et a engagé la région dans ces contrats de plan...

**M. Christian Cambon.** Vous avez voté contre ! J'y étais !

**Mme Nicole Bricq.** Le gouvernement en place était celui de Michel Rocard, et je rappelle à M. le secrétaire d'État que la France connaissait à l'époque des taux de croissance uniques en Europe, supérieurs à 3 % ! Ces contrats ont été négociés pour réaliser EOLE, la ligne E du RER, METEOR, aujourd'hui la ligne 14 du métro. À cette époque, vous ne parliez donc pas de saupoudrage, monsieur le rapporteur !

Allez dire aux habitants de Créteil qui vont bénéficier grâce aux investissements de la région du prolongement de la ligne 8 du métro, qu'il s'agit d'un saupoudrage ! Allez annoncer aux habitants de Mitry-Mory, au nord de la Seine-et-Marne, sur une ligne de RER très défectueuse, que les travaux d'amélioration de cette desserte ne seront pas réalisés ! Allez expliquer aux habitants de Bagnex que le prolongement de la ligne 4 du métro relève du saupoudrage, ou aux habitants de Lieusaint, au sud de la Seine-et-Marne, comme à ceux de Corbeil-Essonnes, qu'il ne faut pas relier par une desserte de bus les deux gares RER ! Je vous souhaite bien du courage ! Je crois que les élus vous démontreront que tout cela ne relève en aucun cas d'un saupoudrage.

Il s'agit donc bien pour nous d'une question de priorité et de phasage. Si, dans le futur, la possibilité se présente de réaliser la « boucle », comme vous l'appellez, elle devra s'inscrire dans un réseau existant et dans les projets lancés par la région.

**M. le président.** Veuillez conclure, ma chère collègue.

**Mme Nicole Bricq.** Telle était l'ambition du Premier ministre lorsqu'il avait missionné notre collègue Gilles Carrez !

Pour l'ensemble de ces raisons, notre amendement tend à « remettre à l'endroit » l'ensemble des projets de transport qui affecteront le territoire de l'Île-de-France. (*Applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** L'amendement n° 80 rectifié, présenté par MM. Collin et Barbier, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après les mots :

urbains de voyageurs

insérer les mots :

, et notamment ceux enclavés

La parole est à Mme Françoise Laborde.

**Mme Françoise Laborde.** L'exposé des motifs du projet de loi précise que « la libération des potentialités de la région capitale doit en effet s'opérer en effaçant les déchirures du territoire qui ont abouti trop souvent à sa fragmentation en poches discontinues, sans porosité, sans attractivité, enclaves cristallisant les inégalités sociales ».

Cette vision d'un Grand Paris qui ambitionne de renforcer les solidarités territoriales pour un développement social et économique harmonieux nécessite la prise en compte des territoires les plus relégués, ces quartiers densément peuplés et enclavés, alors qu'ils se trouvent pourtant aux portes de l'agglomération parisienne.

Pour cela, il faut que les nouveaux transports servent à tous, en pensant toujours aux plus modestes, et soient reliés aux réseaux existants, en privilégiant les déplacements domicile-travail. Tel est l'objet de cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 81 rectifié, présenté par MM. Collin et Barbier, Mmes Escoffier et Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer les mots :

métro automatique

par les mots :

mode de transport

La parole est à Mme Françoise Laborde.

**Mme Françoise Laborde.** Nous validons la création d'un mode de transport de grande capacité afin de désenclaver les territoires sinistrés. Nous considérons qu'il n'appartient pas à la loi de préciser la solution technique utilisée.

Le premier alinéa de l'article 2 n'est pas en cohérence avec l'article 1<sup>er</sup>. Alors que celui-ci prône la concertation et le débat public, qui doivent être au cœur de la démarche, cet alinéa traduit un refus du partenariat entre l'État et les collectivités territoriales. L'État apparaît comme ayant décidé de façon unilatérale la réalisation d'un métro automatique, en laissant aux autres acteurs, notamment au Syndicat des transports d'Île-de-France et à la région, le soin de gérer les aspects qu'il n'aura pas pris en charge.

Nous estimons donc qu'il existe une réelle incohérence entre l'article 1<sup>er</sup> et l'article 2.

**M. le président.** L'amendement n° 249, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après le mot :

automatique

insérer les mots :

de surface

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Cet amendement tend à répondre à l'attente des urbanistes et architectes qui ont travaillé sur le projet du Grand Paris. En effet, en plus d'éviter un coût supplémentaire dû à l'enfouissement de la ligne de métro, un métro aérien rendra plus agréable le transport des Franciliens qui seraient tentés d'utiliser ce réseau.

Cette solution est envisageable car, je vous le rappelle, vous souhaitez tracer cette nouvelle ligne de métro entre des zones d'emploi, donc là où il y a moins d'habitations. Le coût de construction de voies souterraines reste largement supérieur à celui d'un transport de surface, je l'ai déjà dit. La qualité de vie et l'accès aux transports de tous les Franciliens doivent être privilégiés, je l'ai également rappelé. Tel est l'avis de tous les

architectes que vous avez sollicités et qui proposent que la desserte soit effectuée au moyen d'un métro automatique de surface en rocade.

L'amendement n° 249 tend donc à préciser que le nouveau réseau est construit en surface.

**M. le président.** L'amendement n° 248, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boume-dienne-Thierry et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Supprimer les mots :  
de grande capacité

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Avec cet amendement, nous voulons souligner le fait que le métro automatique ne pourra pas être de « grande capacité ».

Tout d'abord, il semble que l'on s'oriente vers un métro à pneus, et non sur rails. Une étude de la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France montre que ce métro ne pourra, en conséquence, être relié correctement aux infrastructures SNCF ou RATP de la région ou du reste du territoire national.

Quel usager des transports en commun utilisera un mode de transport qui ne sera pas mis en réseau, ou si peu ? On parle de « réseau » pour la double boucle, mais ce mot me semble galvaudé dans ce cas particulier. Le métro du Grand Paris fonctionnerait donc en vase clos, et il serait de ce fait plus faiblement utilisé.

En outre, le tracé envisagé correspond à des territoires à faible densité et délaisse les zones où les besoins sont les plus criants. La priorité des Franciliens, je le répète, ne réside pas dans la réalisation d'une liaison express entre La Défense et Roissy !

Pour ces deux raisons, je doute que le métro envisagé puisse être « de grande capacité » et vous invite à supprimer cette formulation pompeuse et trompeuse du texte de ce projet de loi.

Permettez-moi, mes chers collègues, d'ajouter un mot sur les incertitudes persistantes quant au financement de l'infrastructure elle-même. Ces incertitudes sont plus grandes encore s'agissant des dépenses d'exploitation. Nous sommes nombreux à considérer que l'équilibre commercial de la double boucle n'est décidément pas garanti, et le fait, justement, de ne pouvoir garantir une fréquentation suffisante vingt-quatre heures sur vingt-quatre ne fait qu'accroître notre inquiétude.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission est défavorable à l'amendement n° 12, qui tend à supprimer le premier alinéa de l'article 2. En effet, le texte que nous proposons permettra d'améliorer un certain nombre de liaisons, depuis Villejuif ou La Défense. Cette nouvelle ligne de métro, en rocade et située en banlieue, apportera donc de grandes satisfactions à toutes les personnes qui se déplacent. La double boucle améliorera la mobilité des habitants, indépendamment de leurs activités, de leur lieu de résidence ou de travail.

Avec l'amendement n° 116, Mme Nicole Bricq pose un problème de fond. Dans la rédaction qu'elle propose, il est question d'un grand projet « mis en œuvre par le Syndicat des

transports d'Île-de-France ». Elle ajoute néanmoins : « ainsi que par un système de transports de grande capacité en rocade ». Mais on ne sait pas qui réalisera ce projet ni s'il sera réalisé par le SDIF.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement. Il s'agit d'avoir des priorités, et non de tout remettre en place ! Le terme « saupoudrage », que j'ai employé hier, désigne selon moi la démarche contraire à celle qui consiste à dégager des priorités.

**Mme Nicole Bricq.** Allez le dire dans les banlieues !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Le projet de loi, lui, tend à définir des priorités et j'y tiens !

Par ailleurs, madame Laborde, je crois que vous pouvez retirer votre amendement n° 80 rectifié, car il est satisfait. En effet, le texte du premier alinéa de l'article 2 prévoit que le réseau contribue au « désenclavement de certains territoires ». À défaut de retrait, l'avis de la commission sera défavorable.

Votre amendement n° 81 rectifié tend à remplacer les mots « métro automatique » par « mode de transport ». C'est aller un peu trop loin, me semble-t-il ! Le métro automatique est un bon système qui offre un mécanisme de transport tout à fait facile. L'avis est donc défavorable.

S'agissant de l'amendement n° 249, le Président de la République avait effectivement déclaré, lors de la fameuse conférence de presse à laquelle nous participions tous, qu'il fallait autant que possible privilégier un tracé de surface pour assurer le confort des voyageurs. Mais il est évident que, dans les zones très denses, le trajet de surface est impossible.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement, qui n'est pas satisfaisant.

Enfin, si l'amendement n° 248 tend à supprimer les mots « de grande capacité », mon expérience personnelle me montre qu'il faut au contraire les conserver. Je pense notamment aux lignes de tramway T1 et T2, ainsi qu'à la ligne 14 de métro, que nous avons lancées...

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Quoi qu'il en soit, c'est bien nous qui les avons lancées !

**M. Yannick Bodin.** C'était du saupoudrage !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Les études réalisées dans le cadre de ces lancements de nouveaux réseaux ou de nouveaux systèmes ne sont jamais exactes et aboutissent toujours à des résultats inférieurs à la réalité. Pour la ligne de tramway T2, que j'ai réellement contribué à lancer, toutes les études des experts – des sommités parmi les ingénieurs du secteur des transports – envisageaient un trafic inférieur à 40 000 voyageurs par jour. Dès l'ouverture, celui-ci atteignait 60 000 voyageurs par jour et, aujourd'hui, il dépasse 100 000 voyageurs par jour. Par conséquent, cela montre qu'il ne faut pas trop se fier aux études...

Je tiens donc beaucoup à conserver les termes « de grande capacité ». L'avis est donc défavorable sur l'amendement n° 248.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Nous partageons l'avis défavorable de la commission sur l'amendement n° 12. Cette proposition reviendrait en fait à supprimer le projet de métro automatique. Cela étant dit, j'ai noté depuis hier une certaine

évolution et des jugements plus nuancés quant à la capacité de cette structure de transport. J'ai été sensible à un certain nombre de nuances.

Sur l'amendement n° 80 rectifié, je tiens à dire que nous partageons la préoccupation exprimée par Mme Françoise Laborde. C'est une des raisons pour lesquelles les projets de tracé soumis au débat public intégreront systématiquement le désenclavement de la zone de Clichy-sous-Bois–Montfermeil. Comme l'indiquait à l'instant M. le rapporteur, la demande exprimée au travers de cet amendement est satisfaite par une phrase située un peu plus loin, dans le même alinéa.

S'agissant de l'amendement n° 116, madame Bricq, je suis effectivement partisan de la clarification. Nous allons donc clarifier, en commençant, une nouvelle fois, par les compétences.

Je vous ai expliqué hier, dans mon intervention préalable, que l'État, par rapport à un projet qu'il estime être d'intérêt national – cela a d'ailleurs été reconnu très explicitement sur certaines travées –, souhaite agir avec efficacité et rapidité.

Rapidité, parce que tout le monde ici a dit combien les problèmes des transports en Île-de-France devaient être traités en urgence. Efficacité, parce qu'il nous faut aussi, le plus vite possible, mettre notre région capitale, notre Grand Paris, en situation de compétitivité beaucoup plus forte. Je ne reviens pas sur tout ce que j'ai dit à ce sujet.

Ce souci d'efficacité et de rapidité explique la mise en place d'un financement dédié, d'un maître d'ouvrage dédié et de procédures dédiées.

La région, dont les compétences, je le répète, sont totalement respectées, a décidé d'un plan de mobilisation d'urgence disposant d'un financement propre, sachant que, comme dans toutes les régions, les contrats de plan entre l'État et la région permettront de déterminer, sur des objectifs précis, les financements apportés par l'État dans le cadre de ces contrats. Il faut déjà achever le contrat de plan actuel.

**Mme Nicole Bricq.** Il faut que l'État paie ! Il n'a rien versé en 2007 et en 2008 !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Je n'ai absolument rien dit à ce sujet, madame Bricq !

Il faut ensuite considérer les contrats de plan à venir.

**M. Jacques Mahéas.** C'est de la politique-fiction !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Vous dites ce que vous voulez, monsieur Mahéas. Mes propos sont néanmoins précis.

Vous avez remarqué, mesdames, messieurs les sénateurs, combien j'ai été discret au cours de la période qui vient de s'écouler. Je ne souhaitais pas participer à la campagne des élections régionales, du fait de la mission qui m'avait été confiée par le Président de la République. Cela n'a certainement échappé à personne. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Pour autant, je peux maintenant vous dire un certain nombre de choses.

En particulier, s'agissant des compétences de la région, je pense qu'il eût été très intéressant de développer l'idée de mise à niveau du RER, ce qui n'a pas vraiment été fait. (*M. Yves Pozzo di Borgo le confirme.*)

J'ajoute qu'EOLE représente plus de la moitié du montant affiché, ici ou là, pour le plan de mobilisation pour les transports en commun d'Île-de-France. Certes, il s'agit d'une infrastructure très importante, mais vous savez comme moi qu'EOLE ne sera pas réalisé avant 2020 et, même si ce délai n'est pas considérable, il ne correspond pas exactement à l'idée que l'on a voulu répandre parmi la population et les électeurs.

**Mme Nicole Bricq.** Vous, vous parlez de 2040 !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Ce n'est pas vrai ! Pour que nous puissions parler ensemble, il faut d'abord que nous nous écoutions. Si un chiffre est faux, madame Bricq, on le corrige, mais on ne dit pas n'importe quoi, surtout quand, comme vous, on est spécialiste d'un domaine.

**Mme Nicole Bricq.** Je n'en ai pas l'habitude !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** C'est justement ce qui m'étonne !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Vous auriez dû dire tout cela pendant la campagne. Vous auriez peut-être gagné !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** C'est probablement le fait de mon inexpérience ou de ma timidité, monsieur Caffet !

Je vais maintenant évoquer la question d'Arc Express, sur laquelle je reviendrai ultérieurement cet après-midi.

Seriez-vous en état, mesdames, messieurs les sénateurs de l'opposition, de préciser le financement d'Arc Express ? J'ai bien entendu hier l'un d'entre vous expliquer que vous attendiez que l'État finance les 6 milliards d'euros nécessaires à la réalisation de cette rocade.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** C'est important de le savoir !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Nous reviendrons sur cette question, mais, pour l'instant, à mon sens, le financement d'Arc Express est un peu hypothétique, comparé à ce que j'ai pu vous dire hier sur le financement de la double boucle, qui, lui, est précis.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Ah bon !

**Mme Nicole Bricq.** Attendez l'article 9 ! Vous ne serez pas déçu !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Je vous écouterai avec beaucoup d'intérêt !

Quant aux délais, madame Bricq, seriez-vous prête à vous engager auprès de moi pour une réalisation des deux arcs d'Arc Express – je ne parle pas de la rocade – avant 2025 ?

**Mme Nicole Bricq.** Je n'ai pas la compétence pour le faire !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Je prêterai également une oreille attentive à ce que vous pourrez dire sur ce point.

Je crois donc que, sur ce sujet de la clarification, chacun doit assumer ses responsabilités dans le cadre de ses compétences. Mais il faudra, avant le terme de ce débat, que la situation soit claire pour les uns comme pour les autres.

Sur l'amendement n° 116, l'avis du Gouvernement est bien évidemment défavorable.

Il l'est également sur l'amendement n° 81 rectifié, la Haute Assemblée s'étant déjà prononcée sur le mode de transport à retenir dans l'article 14 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite loi Grenelle I. Cet article tend à prévoir le lancement d'un projet de métro automatique en rocade.

S'agissant de l'amendement n° 249, M. le rapporteur a déjà rappelé les propos tenus, dans son discours du 29 avril 2009, par le Président de la République. Celui-ci a précisé que le métro automatique serait aérien partout où il serait possible de le faire. Ce ne sera pas possible partout !

D'ailleurs, à ce stade, je n'ai encore rencontré aucun maire qui souhaiterait que le métro automatique soit aérien lorsqu'il traverse sa commune. Peut-être y en a-t-il dans cet hémicycle... Peut-être Mme Dominique Voynet, qui est maire, l'accepterait-elle... (MM. Jacques Gautier et Philippe Dallier applaudissent.)

Par ailleurs, même si ce n'est pas l'objet de ce débat, je note avec intérêt et surprise que les sénateurs Verts sont opposés à un enfouissement des infrastructures.

Enfin, au sujet de l'amendement n° 248, je voudrais que nous nous mettions d'accord sur ce que signifie une faible ou une grande capacité. Comme je l'indiquais hier, la double boucle en métro automatique, telle qu'elle est étudiée et sera proposée au débat public, pourra accueillir 3 millions de passagers par jour.

Pour vous donner une idée, une grande capacité, c'est 40 000 personnes par heure en heure de pointe, c'est-à-dire l'équivalent des voyageurs transportés par les trains du RER, mais avec un intervalle de 90 secondes entre deux rames, ce qui constitue une différence de taille ! La capacité potentielle est, je le répète, très importante. Je suis donc défavorable à l'amendement n° 248.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 12.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote sur l'amendement n° 116.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Mes chers collègues, chacun l'aura compris, cet amendement revêt pour nous une importance particulière, pour ne pas dire considérable.

J'ai bien écouté les réponses de M. le secrétaire d'État, mais je voudrais tout d'abord faire une remarque à M. le rapporteur.

Si, comme je l'ai évoqué hier, les contrats de projets État-région sont du « saupoudrage », je me demande pourquoi l'État les signe. Mais M. le rapporteur n'est pas le représentant de l'État...

Plus important, certains projets locaux inscrits dans ces contrats État-région, mêmes s'ils semblent modestes, ont une importance capitale non seulement pour les élus mais également pour les habitants.

Très franchement, M. le rapporteur aurait tort de les mépriser et de soutenir que le salut de la région d'Île-de-France, voire de la nation, repose sur la double boucle qui nous est proposée dans le projet de loi. Arrêtons donc avec ces faux débats !

Je ne comprends pas pour quelle raison M. le rapporteur a tenu, en commission, à ajouter les contrats de projets État-région à l'article 2. Soit il considère qu'ils ne servent à rien parce qu'ils s'apparentent à du saupoudrage, soit il estime qu'ils ont une utilité ! Mais il ne devrait pas être si méprisant à leur égard, d'autant que, je le répète, ils peuvent revêtir une importance capitale pour les citoyens qui se trouvent dans des zones enclavées.

Monsieur le secrétaire d'État, vous nous faites, depuis le début des débats, le coup de l'efficacité et de la rapidité, comme vous l'avez déjà fait à l'Assemblée nationale : l'État est la seule collectivité publique parée de ces deux qualités. Chacun dans cet hémicycle a effectivement pu le constater, notamment en matière de transport depuis trente ans... Une telle affirmation relève pratiquement de la plaisanterie.

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

**M. Jean-Pierre Caffet.** J'ai cru comprendre que vous n'excluez pas une participation de l'État au plan de mobilisation de la région. Je vous rappelle que ce plan n'est pas sorti du cerveau de quelques technocrates de la région, mais qu'il a été élaboré en étroite collaboration avec les services de l'État depuis maintenant plusieurs années. Je m'étonne que vous sembliez le découvrir.

En effet, comme beaucoup d'autres ici, j'ai suivi quelque peu ce dossier, et je me souviens d'en avoir parlé avec le président de région nouvellement réélu ; il m'a confié qu'il avait de nombreux rendez-vous avec le ministre qui fut, si j'ai bonne mémoire, votre premier ministre de tutelle.

Je le répète, vous n'excluez pas la participation de l'État au financement du plan de mobilisation. Simplement, vous la renvoyez au futur contrat de projets. Après tout, pourquoi pas ? Pour autant, l'urgence pour les Franciliens me semble tout de même plus prégnante que l'attente d'un éventuel futur contrat de projets entre l'État et la région.

Je voudrais rappeler la modestie des moyens que l'État affecte aux transports dans le contrat actuel puisque, sur un montant de 2,9 milliards d'euros, si j'ai bonne mémoire, la participation de l'État est de 800 millions à 900 millions d'euros. Vous en conviendrez, ce montant est assez modeste comparé aux 19 milliards d'euros du plan de mobilisation.

Quant au partage des responsabilités, je constate, monsieur le secrétaire d'État – mais c'est une constante chez vous – que vous ne voulez pas entendre parler des autres projets, notamment de ceux des collectivités territoriales. Depuis le début de l'élaboration du projet de loi, votre tactique consiste à mettre en œuvre une séparation étanche entre votre projet et ceux des collectivités territoriales, quand nous demandons le contraire.

L'amendement n° 116 avait pour objet de redéfinir le réseau de transports, de tenir compte des propositions des uns et des autres et de trouver les moyens de les cofinancer, afin d'avancer ensemble sur des projets sur lesquels nous ne sommes pas totalement en désaccord, comme bon nombre d'éléments de la grande boucle.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Le projet de relier La Défense à Roissy ou le centre de l'agglomération aux aéroports est loin d'être une idée stupide ; d'ailleurs, nous la partageons ! Mettons tous les projets sur la table et travaillons ensemble !

**M. le président.** La parole est à M. David Assouline, pour explication de vote.

**M. David Assouline.** Le débat éclaire, me semble-t-il, nos divergences sur la manière de procéder.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez demandé tout à l'heure à Mme Bricq si elle était prête à s'engager à ce qu'Arc Express voie le jour avant vingt-cinq ans : cela témoigne bien d'une confusion des genres.

En matière de décentralisation, il aurait fallu utiliser la méthode suivante: vous deviez négocier et toper avec M. Huchon, avec les présidents de conseils généraux, avec tous les élus d'Île-de-France et trouver avec eux un accord.

Au Parlement, nous ne sommes pas dans une négociation. Ici, nous débattons! La méthode que vous avez employée pour le Grand Paris radicalise les positions.

M. Caffet vous l'a indiqué, nous ne cherchons pas à lutter contre les projets que vous voulez mettre en place, comme la double boucle ou la liaison entre les aéroports et La Défense. Une autre méthode était envisageable: il aurait fallu partir de l'existant, de ce qui a été fait par la région, du plan de mobilisation qui a été discuté, des travaux déjà en cours, du maillage qui est en train de se constituer plutôt que de plaquer un projet auquel le reste doit s'adapter. Nous estimons que c'est votre projet qui doit compléter, enrichir ce qui a déjà été engagé par la région et s'y adapter, parce qu'il n'est pas possible de faire autrement.

La discussion de ce soir permettra d'examiner les chiffrages. Lorsque vous nous mettez au défi de nous engager à ce qu'Arc Express soit livré avant vingt-cinq ans, je vous réponds très franchement que, si vous laissez l'enquête se dérouler et que vous ne retardez pas le processus, il n'y aura aucun problème.

Si l'État lutte contre le projet de la région, il a largement les moyens de retarder le processus. Si, au contraire, il agit en partenaire, les choses en seront facilitées. Il faut nous en donner un gage en retirant l'amendement qui tend à arrêter l'enquête et le débat public dès que ce texte sera voté!

Monsieur le secrétaire d'État, si vous ne nous mettez pas des bâtons dans les roues, je puis vous assurer que, grâce au plan de mobilisation, Arc Express sera livré bien avant la date que vous avez fixée.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Mahéas, pour explication de vote.

**M. Jacques Mahéas.** Monsieur le secrétaire d'État, avec l'amendement n° 116 que nous avons présenté, nous sommes au cœur du problème, qui est plus financier que technique. Vous vous attaquez au phasage que nous proposons, qui est de donner la priorité au plan de mobilisation et de regarder ensuite s'il est possible de faire davantage.

Vous nous avez indiqué hier que le Président de la République avait approuvé sans réserve votre projet de loi – j'irai jusqu'à parler d'« adoubement » – mais vous avez également dit que ce texte et le Grand huit découlaient de l'insuffisante ambition du SDRIF. Or je suis extrêmement surpris.

Tout d'abord, nous avons marqué un temps d'arrêt de plusieurs années. Ensuite, comment reprocher à la région de ne pas financer Arc Express avec des parités qui permettraient sa mise en place rapide, lorsque l'État qui a les poches complètement vides n'arrive plus à honorer un contrat de plan?

Je suis d'ailleurs très étonné que, par un amendement que nous examinerons tout à l'heure, vous proposiez d'arrêter la consultation populaire, et même l'enquête publique. Vous pourriez au moins faire en sorte que cette enquête puisse avoir lieu. Vous constateriez alors l'engouement que suscite le saupoudrage!

Vous verriez les maires qui se rendent au conseil régional, qui vont sur le terrain, qui prennent conscience des difficultés, comme sur le RER A, du fait qu'il faut relier des pôles,

prolonger des lignes de métro, créer des lignes de bus en site propre... Actuellement, le conseil régional est à l'écoute de ces demandes de prolongement de lignes qui, certes, ne vont pas changer la face du monde, mais améliorer les transports en région parisienne.

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

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

**M. Jacques Mahéas.** Pourtant, ce que vous souhaitez les uns et les autres, c'est améliorer les transports! Vous ne devez pas les emprunter souvent pour en parler ainsi! (*Protestations sur les travées de l'UMP.*)

**M. Alain Gournac.** Vous non plus!

**M. Jacques Mahéas.** Je ne pourrai pas terminer mon propos si vous m'interrompez sans cesse.

**M. le président.** Chers collègues, laissez M. Mahéas s'exprimer!

**M. Jacques Mahéas.** Nous aussi, nous sommes favorables à une action efficace et rapide, pour que la région capitale voie sa compétitivité renforcée.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous délivre un *satisfecit* – cela n'arrive pas tous les jours! – pour vos propos sur le désenclavement de Montfermeil et de Clichy-sous-Bois en Seine-Saint-Denis. Bien évidemment, je ne peux qu'être d'accord avec vous!

Le plan de mobilisation pour les transports doit être notre priorité et une préoccupation commune. Réunissons-nous autour d'une table et parlons-en! (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

**M. Christian Cambon.** Vous dirigez la région depuis douze ans! (*M. Alain Gournac renchérit.*)

**M. le président.** Un peu de calme, mes chers collègues!

**M. Jacques Mahéas.** Monsieur Cambon, quand nous discutons tous les deux de Fontenay-sous-Bois ou de l'Arc Express, notamment au sein de l'ACTEP, l'association des collectivités territoriales de l'Est parisien, vous êtes totalement d'accord avec moi. Pourquoi, au Sénat, vous opposez-vous à ce que je dis? C'est invraisemblable!

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Mahéas.

**M. Jacques Mahéas.** Je le répète, une priorité s'impose: le plan de mobilisation. Rien ne s'oppose à ce que nous puissions travailler ensemble. Vos objectifs sont somme toute semblables aux nôtres, même si nos moyens pour y parvenir divergent.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** Monsieur le secrétaire d'État, il y a deux problèmes: l'un, c'est argumentation que vous employez pour réfuter notre amendement; l'autre, c'est notre désaccord de fond.

Tout d'abord, pour régler le problème des priorités, vous utilisez des procédures là où nous recourons à des moyens financiers, à des engagements, à la négociation. Cela fait quand même quatre ans que sont consultés les départements et les autres collectivités.

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

**Mme Nicole Bricq.** Ensuite, votre priorité n'est pas la nôtre. Je citerai deux exemples.

S'il vous est arrivé de prendre la ligne 13 du métro, vous aurez constaté que les rames sont aujourd'hui bondées aux heures de pointe. Avec le grand projet d'aménagement des Batignolles qui se prépare, et les milliers de logements et d'emplois qu'il va créer, sans oublier le transfert du tribunal de grande instance de Paris dans ce quartier, le doublement de cette ligne s'avère d'autant plus urgent.

Cette urgence est tout aussi vraie pour la ligne A du RER, qui voit de nombreuses personnes rester sur le quai dans certaines stations. Les usagers de Seine-et-Marne, de l'Est parisien, des Yvelines ou du Val-d'Oise le savent bien.

Voilà nos priorités ! La politique, ce sont bien sûr des projets, mais c'est aussi l'art de les exécuter. C'est sur les résultats que nous sommes attendus. Si nous voulons, tous autant que nous sommes, retrouver de la crédibilité aux yeux de nos concitoyens, qui, nous le savons, doutent de leurs représentants, notamment des parlementaires, agissons maintenant et non dans quinze ans comme le prévoit votre projet. Qui plus est, l'argent est là, mais nous en reparlerons à l'article 3 en abordant la question de l'Arc Express. Nous verrons alors si vous allez au bout de la provocation en approuvant le texte de la commission. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Je crois que nous avons bien compris la mécanique : d'un côté, nous avons la société du Grand Paris, dotée de 4 milliards d'euros de capital pour la maîtrise d'ouvrage du grand métro ; de l'autre, nous avons des projets portés par la région.

Monsieur le secrétaire d'État, depuis le début de ce débat, vous soufflez le chaud et le froid.

Avec l'alinéa 2 de cet article, vous cherchez à rassurer sur la contribution de l'État au financement des contrats de projets. Vous nous avez expliqué il y a quelques instants qu'il s'agissait de mener à bien celui qui est en cours avant de préparer le prochain.

La seconde suivante, vous m'avez stupéfiée en lançant une sorte de défi au président de la région, qui est accusé sur les travées de l'UMP de ne pas en avoir assez fait. Vous oubliez que le projet de schéma directeur de la région d'Île-de-France a déjà été transmis il y a dix-huit mois au Gouvernement. Vous oubliez également que, depuis lors, le patrimoine du STIF a été confisqué, lui interdisant de fait de lever des emprunts indispensables au financement du plan de mobilisation.

Selon vous, le financement du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France reste hypothétique, contrairement à celui de la double boucle.

Au lieu de tenir compte des engagements pris, plutôt que de reconnaître le travail effectué, vous vous empressiez de concevoir *ex nihilo* un projet concurrent. Je pense que vous devriez vous interroger sur l'efficacité de la dépense publique, sur la cohérence du réseau ainsi constitué, sur la synergie des efforts des différentes collectivités.

La priorité n'est-elle pas d'assurer la meilleure desserte possible aux Franciliens ? À cet égard, je n'aurai pas la cruauté de demander combien parmi vous, mes chers collègues, sont venus de leur circonscription au Sénat en utilisant le réseau francilien de transports publics et quels sont ceux qui utilisent régulièrement le métro, le RER ou le tramway. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

Le point essentiel de notre désaccord est clair : nous, nous souhaitons réaliser des projets qui sont prêts et qui peuvent être financés ; vous, vous tirez des plans sur la comète et vous fixez des rendez-vous dans quinze ans ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, pour explication de vote.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Il est vain que le Parlement oppose des projets les uns aux autres concernant une région qui revêt une importance nationale. Il ferait mieux de réfléchir aux projets dont a besoin la région d'Île-de-France et aux moyens de les financer.

Monsieur le secrétaire d'État, ce qui pose problème, c'est la manière autoritaire dont a usé le Gouvernement pour faire ses choix, lesquels auront des conséquences très importantes pour des millions de personnes durant des décennies. Cette méthode n'est pas acceptable, non seulement pour les élus, mais également pour la population des territoires concernés.

Le moins que l'on puisse dire est que choix du tracé du réseau de transport n'est pas le fruit d'une réflexion partagée.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Il a été imposé !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Aucune concertation n'a eu lieu concernant sa connexion avec le réseau existant et pour savoir s'il aurait été plus pertinent qu'il soit en rayon ou transversal.

Le coût de ce Grand huit, qui ne sera en fonction que dans plusieurs décennies, obère la possibilité pour l'État et les autres collectivités d'investir ensemble dans les autres types de transports, pourtant ô combien nécessaires !

Dans le même temps, nous n'ignorons pas que certains envisagent allègrement d'augmenter les tarifs des transports au motif que ceux-ci sont inférieurs à ceux d'autres mégapoles européennes – vous aimez tellement les comparaisons ! – ou de créer des péages urbains au motif qu'ils en existent ailleurs. N'en doutez pas, les conséquences seront des plus négatives, non pour les décideurs, mais pour les populations les plus modestes qui doivent souvent se déplacer.

À toutes ces questions, vous devriez apporter des réponses. Malheureusement, en l'absence de concertation, vous n'en donnez pas.

Nous craignons également, non sans raison, que la création de ce réseau périphérique, avec les conséquences spéculatives que vous envisagez – vous entendez même en tirer une manne financière –, n'aboutisse à une nouvelle ségrégation sociale selon que l'on soit à l'intérieur ou à l'extérieur du Grand huit qui va structurer la région, et ce pour longtemps.

J'ajoute enfin que votre dispositif créera une ségrégation économique, car on voit bien qu'il aura des conséquences sur le tissu économique actuel, qui est diversifié. Si l'on voulait bien s'en donner la peine, celui-ci pourrait pourtant être créateur d'emplois, ce dont la région a bien besoin. Au lieu de cela, vous privilégiez une extension considérable de la place financière. Les résultats en matière de création d'emplois sont plus qu'aléatoires, sans compter que l'avenir d'une énorme place financière est lui-même aléatoire compte tenu des crises financières existantes et à venir.

Vous ne répondez à aucune des questions de fond que nous posons. De plus, en imposant le projet comme vous le faites, vous empêchez toute possibilité d'avoir un vrai débat, non seulement avec les collectivités, mais également avec les citoyens concernés.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous sommes farouchement opposés à l'article 2 et au projet de loi en général.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Béteille, pour explication de vote.

**M. Laurent Béteille.** J'avoue que j'ai été un peu sidéré par ce que j'ai entendu tout à l'heure.

**M. Alain Gournac.** Sidéré est le mot !

**M. Laurent Béteille.** Mme Voynet a demandé lesquels d'entre nous venaient de leur circonscription au Sénat en RER. Sachez que c'est mon cas !

**M. Alain Gournac.** Moi aussi !

**Mme Bernadette Dupont.** Et moi également !

**Mme Dominique Voynet.** Cela prouve que c'était une bonne question !

**M. Laurent Béteille.** Je suis d'ailleurs arrivé avec un quart d'heure de retard à la réunion de la commission spéciale. Il faut dire que la ligne D du RER, que je connais bien, fonctionne abominablement mal et subit régulièrement des retards. Le matériel roulant tout comme les infrastructures sont totalement vétustes.

**Mme Raymonde Le Texier.** À qui la faute ?

**M. Alain Gournac.** Douze ans au pouvoir !

**M. Laurent Béteille.** Il y a même des aiguillages qui datent des années trente.

Pour faire face à cette situation, la région a proposé un schéma contenant quelques mesurette qui ne satisfont personne. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le rapporteur parlait tout à l'heure de saupoudrage. En l'occurrence, il s'agit vraiment d'une pincée de sel. Il est proposé de refaire une petite partie de l'aiguillage du côté de Goussainville, alors que la ligne s'étend sur 180 kilomètres. Compte tenu de sa longueur, elle est constamment en mauvais état et le moindre incident se répercute sur l'ensemble de la ligne.

**M. David Assouline.** C'est votre bilan !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Ce sera pareil avec le Grand huit !

**M. Laurent Béteille.** La région doit absolument prendre la mesure de l'état des équipements. Une remise à niveau s'impose. Il faut, par exemple, un deuxième tunnel entre la station Châtelet et la gare du Nord.

**M. David Assouline.** Ce n'est pas le Grand huit !

**M. Laurent Béteille.** Mais les investissements nécessaires ne sont pas programmés.

En bref, je le répète, deux projets sont absolument nécessaires aujourd'hui : la remise à niveau des équipements existants – c'est de la compétence du STIF – ...

**M. Jacques Mahéas.** Ah quand même !

**M. Laurent Béteille.** ... et la création de liaisons de banlieue à banlieue, lesquelles sont réclamées depuis des décennies. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'Union centriste.*)

**M. Alain Gournac.** Très bien !

**Mme Éliane Assassi.** Est-ce que le Gouvernement vous entend, monsieur Béteille ?

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** M. Caffet a jugé opportun de remettre en cause ce que j'avais dit hier et ce que j'ai répété aujourd'hui.

**M. David Assouline.** C'est son droit !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Certes, mais je veux lui rappeler quelques chiffres.

Le contrat de projets entre l'État et la région s'élève à 2,937 milliards d'euros. La région apporte 2,063 milliards d'euros et l'État 874 millions d'euros.

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

**M. Jacques Mahéas.** Un cheval, une alouette !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Sur ces sommes, les dépenses pour les trois lignes de RER B, C et D s'élèvent au total à 473,5 millions d'euros, et la part de la région sur ces opérations revendiquées depuis des années par l'ensemble de nos concitoyens s'élève, mes chers collègues, à 177,5 millions d'euros. (*Huées sur les travées de l'UMP.*) Comparez cette somme aux 2,063 milliards d'euros, monsieur Caffet : cela explique la position de la majorité de la commission spéciale, qui estime que c'est du saupoudrage ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 116.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Madame Laborde, l'amendement n° 80 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Françoise Laborde.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 80 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 81 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote sur l'amendement n° 249.

**Mme Dominique Voynet.** Lors de votre audition par la commission spéciale, monsieur le secrétaire d'État, vous auriez précisé que 10 % à 15 % seulement du tracé pourrait être réalisé en surface. Or vous venez de prendre une position quelque peu différente pour justifier l'avis défavorable du Gouvernement sur l'amendement n° 249, en insistant sur le fait que, chaque fois que ce serait possible, vous privilégieriez le traitement en surface. Qu'en est-il réellement ?

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Il n'y a nulle contradiction dans mes propos. Je vous ai rappelé la position exprimée par le Président de la République le 29 avril 2009. Je vous ai dit que, chaque fois que cela serait possible, nous emprunterions des dispositifs aériens. Je vous ai également dit qu'à ce jour je n'avais rencontré aucun maire favorable à la mise en place de transports en surface dans sa commune, mais peut-être cela viendra-t-il avec le temps.

Par ailleurs, nous estimons, après les études techniques que nous avons réalisées, qu'effectivement 10 % à 20 % du tracé pourraient techniquement être réalisés en surface.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

**M. Philippe Dallier.** Pour ma part, je me félicite que la commission et le Gouvernement nous invitent à repousser cet amendement. En tant qu'élus de la Seine-Saint-Denis,

comme Mme Voynet, je suis quelque peu sidéré – le terme a déjà été employé – de constater que l'on nous propose de généraliser le passage en surface !

Le département de la Seine-Saint-Denis, vous le savez, mes chers collègues, a été ravagé par les grandes infrastructures terrestres, routières et ferroviaires : le périphérique, les autoroutes A1, A3, A4, A86... Chez nous, tout a été construit en tranchée, en surface, quand, dans les beaux quartiers, on prévoyait un passage en souterrain !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Absolument !

**M. Philippe Dallier.** Quarante ans plus tard, nous dépensons des dizaines de millions d'euros pour couvrir le périphérique à la Porte des Lilas, les autoroutes A1 et A3 parce que les gens qui vivent aux abords de ces infrastructures n'en peuvent plus. *(Mme Catherine Procaccia applaudit.)*

Alors, il est fort sympathique de penser au confort des voyageurs qui traverseront ces villes pendant quelques instants, mais il faut d'abord songer à celui des riverains de ces infrastructures !

**M. Alain Gournac.** Très bien !

**M. Philippe Dallier.** Je relève encore, ma chère collègue, que les architectes proposent de construire l'infrastructure en aérien non pas de manière systématique mais seulement lorsque cela est possible.

Par conséquent, je suis favorable à la construction d'un métro en surface si cela ne gêne personne. Quant à le faire passer sur 130 kilomètres au milieu de nos villes dans des zones denses, franchement, c'est le contraire de ce qu'il faut faire ! *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 249.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 248.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 13, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Bernard Vera.

**M. Bernard Vera.** Cet amendement a pour objet de contribuer à une réelle égalité de tous les Franciliens dans l'accès aux transports. Il prévoit l'inscription de la politique tarifaire du réseau de transport du Grand Paris dans celle du STIF, fondée sur le zonage. Nous voulons garantir que ce réseau ne sera pas l'objet d'une tarification spéciale, plus onéreuse pour les usagers que celle qui est appliquée sur le réseau RATP et SNCF.

La maîtrise d'œuvre du Grand huit fait l'objet d'un régime d'exception avec la Société du Grand Paris. On peut craindre la même situation en matière de tarification pour les usagers.

Il y a sur ce point l'exemple du futur Charles-de-Gaulle Express, ou encore celui d'Orlyval lancé par Matra, Air Inter et des banques. Si Orlyval a finalement été repris par la RATP et inséré dans le réseau général, c'est avec des tarifications particulières très onéreuses.

Je rappelle aussi que le rapport Carrez fait apparaître un reste à financer important des dépenses de fonctionnement du futur réseau de transport, et prévoit d'ores et déjà une hausse des tarifs.

Surtout, il y a votre conception du Grand Paris, qui participe d'une vision de compétitivité. Or c'est bien dans ce contexte que sera réalisé le Grand huit, prévu pour relier prioritairement quelques pôles d'excellence industriels et financiers et des aéroports, au détriment des autres besoins de déplacements de la population francilienne.

Ce réseau n'améliorera pas le quotidien des habitants : il faudra plusieurs kilomètres pour rejoindre une station, et donc des correspondances avec les bus ou des trajets en voiture. De la même manière qu'Orlyval n'est pas conçu pour les salariés de l'aéroport d'Orly, votre Grand huit n'est pas non plus destiné à ceux de Roissy-en-France. Nul doute que la ségrégation sociale et territoriale risque encore de s'aggraver !

Évidemment, nous avons bien conscience qu'inscrire ce réseau dans le zonage tarifaire tel qu'il existe ne règle pas la question plus générale du coût trop élevé du transport pour les Franciliens. Beaucoup sont contraints de s'éloigner de Paris et de sa proche banlieue en raison de l'insuffisance de logements sociaux et de la spéculation immobilière. Ceux qui subissent des durées de transport longues et fatigantes sont aussi ceux qui paient le plus cher.

C'est pourquoi nous sommes favorables à l'instauration d'un passe Navigo à zone unique au tarif des actuelles zones 1 et 2, au lieu des six zones qui sont actuellement définies.

**Mme Éliane Assassi.** Très bien !

**M. Bernard Vera.** L'objectif de cet amendement à l'article 2 est d'intégrer dans la loi un principe général permettant de garantir une tarification au niveau de celle qui est actuellement en vigueur dans les transports franciliens. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe CRC-SPG.)*

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** M. Vera propose d'évoquer dès l'article 2 la politique tarifaire. Or je rappelle que, en vertu de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, la politique tarifaire est l'apanage du STIF et que celui-ci ne peut en aucun cas déléguer cette compétence.

Par conséquent, il serait tout à fait malvenu d'ajouter un alinéa ayant trait à la politique tarifaire dans cet article. La commission spéciale a donc émis un avis défavorable.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** À ce sujet, j'ai entendu vendredi dernier le président de la région affirmer que le métro du Grand Paris ferait l'objet d'une tarification différente de celle du reste du réseau francilien. Je prends acte de cette déclaration, même si je ne peux que m'étonner d'un tel choix de sa part.

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

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** J'évoque une déclaration qui m'a étonné, parce que nous sommes tous respectueux des compétences de la région.

**M. Jean-Louis Carrère.** L'État, pas trop !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Comme l'a rappelé M. le rapporteur, les choix en matière tarifaire relèvent de la seule compétence du STIF. Je suis donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 13.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 14, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

indépendant de

par les mots :

additionnel à

La parole est à M. Bernard Vera.

**M. Bernard Vera.** Si l'examen de ce texte par la commission spéciale a permis que soit réaffirmé dans les dispositions de ce projet de loi le financement par l'État du réseau de transport public, nous continuons à craindre que les investissements réalisés par l'État dans le Grand huit ne se fassent au détriment d'autres investissements, pour le moins aussi importants.

Que dit littéralement l'article 2 : « Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projet ». Certes, cette rédaction, issue des travaux de l'Assemblée nationale et reformulée par la commission spéciale du sénat, a pour objectif de rassurer les élus locaux.

Cependant, elle ne donne aucune garantie sur le montant des engagements de l'État au titre du contrat de projet, elle garantit simplement que ce Grand huit ne sera pas financé directement sur l'enveloppe des contrats de projet, ce qui est la moindre des choses.

En revanche, cette rédaction ne nous prémunit nullement contre une diminution drastique des sommes inscrites aux futurs contrats de projets, et donc contre l'abandon de certains d'entre eux. Elle ne se prononce pas non plus sur l'engagement de l'État dans le cadre du plan de modernisation initié par la région.

J'attire également votre attention sur le fait que cette rédaction est déjà partiellement erronée puisque vous avez déclaré, monsieur le secrétaire d'État, que le mode de financement des contrats de développement territorial s'appuierait pour partie sur l'enveloppe des contrats de projets en vigueur. Il n'est donc pas exact de dire que le financement du Grand Paris sera sans incidence sur les contrats de projets.

Ainsi, si vous affirmez que ces financements seront indépendants, nous préférons que soit stipulé dans cet article que le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est « additionnel à » sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je tiens tout d'abord à remercier M. Vera d'avoir souligné l'intérêt de la rédaction adoptée par la commission spéciale, dans laquelle il est précisé que l'État finance la grande boucle mais continue à financer les contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France.

Il propose de remplacer le mot « indépendant » par le mot « additionnel » : cela ne me semble pas essentiel. Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 14.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 117, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 2, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Jacques Mahéas.

**M. Jacques Mahéas.** Monsieur le secrétaire d'État, cet amendement va donner au Gouvernement l'occasion de se réhabiliter en matière d'écologie. Vous voyez à quel point nous sommes attentifs à ce que vous teniez parole !

Lors de la discussion du Grenelle I, le texte supposé transposer les principes élaborés dans le cadre des négociations du Grenelle de l'environnement dans une loi-cadre, l'État s'était engagé « à développer des dispositifs de financements spécifiques pour la région francilienne. » Vous vous en souvenez certainement. Cette phrase conclut d'ailleurs l'article 14 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009. Or force est de constater qu'aucun dispositif de financement réellement spécifique ne figure dans le présent texte.

La taxe prévue à l'article 9 *bis* n'est qu'une copie de celle que notre collègue Louis Nègre a réussi à faire valoir au bénéfice des autorités organisatrices de province dans le Grenelle II. De fait, selon une note publiée en juin 2009 par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, le rendement fiscal d'une telle taxe appliquée à l'ensemble du territoire régional s'élèverait, pour l'ensemble, à 7 milliards d'euros en vingt ans. Compte tenu de la restriction territoriale prévue, cela sera loin d'être suffisant !

Le transfert de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, l'IFER, de la RATP à la Société du Grand Paris, tel qu'il est prévu à l'article 9 *ter*, n'est qu'une façon déguisée de faire supporter au STIF, le Syndicat des transports parisiens et de la région d'Île-de-France, les investissements de la Société du Grand Paris. En effet, aux termes de la convention qui lie le STIF à la RATP, le premier compense à la Régie le montant de ses impôts. Le Gouvernement aura beau nous expliquer qu'il étend la taxation de la plus-value au bénéfice du STIF, si l'article 9 *ter* est maintenu, cela n'aura aucun sens. Nous y reviendrons.

Votre texte ne contient aucune solution crédible, monsieur le secrétaire d'État. Alors que plusieurs pistes ont été évoquées lors des travaux de la commission spéciale – une taxation des mètres carrés construits, voire uniquement des mètres carrés de bureaux, une modification de la taxe spéciale d'équipement –, que sont devenues les solutions proposées par Gilles Carrez ?

Dans le cas où le RER E serait prolongé jusqu'à La Défense – le coût d'un tel prolongement est estimé à 1,4 milliard d'euros –, l'EPAD, l'Établissement public pour l'aménagement de la Défense, a proposé de rechercher lui-même des financements inhabituels tels que la participation des entreprises du quartier. Avez-vous seulement pensé à mettre les entreprises à contribution, monsieur le secrétaire d'État ? Là non plus vous ne faites preuve d'aucune créativité !

**M. le président.** Veuillez conclure, cher collègue !

**M. Jacques Mahéas.** Telles sont les raisons pour lesquelles nous vous proposons, mes chers collègues, d'adopter cet amendement.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** J'ai écouté avec intérêt M. Mahéas.

**M. Alain Gournac.** Vous avez de la chance, mon cher collègue ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** J'écoute tout le monde avec intérêt !

Tout d'abord, monsieur Mahéas, la loi du 3 août 2009 s'applique bien évidemment à toutes les programmations. Ce ne sera donc pas la peine de le répéter pour chaque article !

**M. Jacques Mahéas.** Cela va mieux en le disant !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Ensuite, l'article 9 bis que nous examinerons ultérieurement prévoit la mise en œuvre d'un dispositif spécifique en matière de taxation des plus-values réalisées à l'occasion de la création d'équipements de transport. Par conséquent, la commission spéciale a appliqué ce mécanisme d'appel à des dispositifs spécifiques pour la région.

Cet amendement ne me paraît donc pas utile, car il est déjà satisfait. (*M. Jacques Mahéas rit.*) La commission y est défavorable.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Quelle mauvaise foi ! (*Sourires.*)

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 117.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 215, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 2, deuxième phrase

Remplacer les mots :

en priorité

par les mots :

en particulier

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Le Gouvernement reconnaît l'importance « de l'amélioration de la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, notamment

en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité » visée par le texte. Il constate toutefois que ces éléments relèvent de la compétence du STIF et de la région.

L'amendement n° 215 vise donc à préserver la compétence de la région à fixer ses priorités en matière de contrat de plan État-région tout en insistant sur l'importance d'améliorer la qualité du service.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La majorité de la commission spéciale est attachée à la notion de priorité – en particulier M. Cambon et Mme Procaccia, qui en sont les promoteurs –, car elle recouvre les problèmes de régularité, de sécurité et de ponctualité des équipements. C'est très important concernant les lignes de RER que j'ai évoquées tout à l'heure.

Par conséquent, la commission n'est pas favorable au remplacement des mots « en priorité » par les mots « en particulier ». Nous serions donc tous très heureux si vous retiriez votre amendement, monsieur le secrétaire d'État.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'État, l'amendement n° 215 est-il maintenu ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Avec cet amendement, je tenais à rappeler que je suis fondamentalement attaché à la question des compétences. Une grande partie de nos discussions me paraissent confuses simplement parce que cette dimension n'a pas été totalement prise en compte dans notre débat.

Je ne suis pas contre le fait d'aller dans une même direction et de prévoir une complémentarité des efforts, à condition que cela soit fait dans le respect des compétences de chacun.

Toutefois, j'accède bien volontiers à la demande de M. le rapporteur et je retire cet amendement.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je vous en remercie, monsieur le secrétaire d'État.

**M. le président.** L'amendement n° 215 est retiré.

L'amendement n° 4, présenté par Mme Dumas et MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Alinéa 2, deuxième phrase

Après le mot :

public

insérer les mots :

en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne,

La parole est à Mme Catherine Dumas.

**Mme Catherine Dumas.** Cet amendement vise encore une fois à insister sur le cœur de l'agglomération parisienne afin que ce territoire soit bien pris en compte lors de la mise en place de l'infrastructure de transport prévue pour le Grand Paris.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Nous avons déjà traité du problème du cœur de l'agglomération. J'avais pensé déposer un sous-amendement tendant à traiter de son cerveau, mais j'y renonce, car le cœur suffit. (*Sourires.*)

La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

**M. le président.** Et elle le fait avec cœur ! (*Nouveaux sourires.*)

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Christian Blanc**, *secrétaire d'État*. Le Gouvernement émet également un avis favorable.

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 15, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 2, dernière phrase

Après le mot :

coordonnée

rédigé comme suit la fin de cette phrase :

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin**. À mon tour, je reviendrai sur le plan de mobilisation de la région d'Île-de-France, conçu pour mettre en œuvre un certain nombre de priorités, comme Arc Express, la prolongation d'EOLE à l'ouest, celle de lignes de métro et de tramway, ainsi que l'amélioration des conditions de transports dans les RER. Il s'agit de projets à court et à moyen termes, nécessaires au transport quotidien de millions d'usagers.

Ce plan est doté de 17,8 milliards d'euros, dont les deux tiers, soit 12 milliards d'euros, émanent de la région, des départements et du STIF, l'État finançant les 5,8 milliards d'euros restants.

Le nouveau réseau du Grand Paris ne saurait se substituer à ce plan de mobilisation ou l'ignorer. Ce plan est destiné à améliorer dans un futur proche – du moins l'espérons-nous –, les conditions de transport en région parisienne.

L'Assemblée nationale a prévu que le financement du nouveau réseau serait indépendant de celui des mesures d'amélioration et de modernisation des autres réseaux de transport public. Elle a également prévu une coordination avec ces mesures. La commission spéciale du Sénat a tenu à préciser qu'il s'agissait de financements de l'État afin qu'ils ne puissent pas être remis en cause.

Nous souhaitons être plus contraignants. À cet effet, nous proposons de conditionner la réalisation du Grand huit à la mise en œuvre du plan de mobilisation de la région. En effet, nous craignons, compte tenu des sommes considérables nécessaires à la réalisation du Grand huit, que les projets des collectivités non inscrits dans le cadre du Grand Paris ne se trouvent de fait bloqués, et ce au détriment des usagers, évidemment.

Depuis des années, les véritables problèmes sont les retards et le manque crucial d'investissements pour entretenir, rénover, moderniser et augmenter les capacités du réseau existant, pour fluidifier les dessertes, l'État ne contribuant qu'à hauteur de 5 % au total des investissements.

Alors que vous reconnaissez que les transports en Île-de-France constituent un enjeu national, monsieur le secrétaire d'État, vous refusez d'investir dans ce domaine de façon significative, comme cela a été fait pour les banques.

Nous nous étions opposés, lors de l'examen de la loi de décentralisation de 2004, au retrait de l'État de la structure et du financement du STIF, dont le déficit s'élevait dès 2003 à plus de 100 millions d'euros. Nous avons alors dénoncé le fait que le financement reposerait désormais sur les collectivités territoriales et sur les usagers, ce qui ne pourrait qu'avoir des conséquences négatives sur les conditions de transport.

Permettez-nous aujourd'hui de faire preuve de prudence et d'insister pour qu'une condition contraignante soit prévue dans l'article 2 du projet de loi.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade**, *rapporteur*. La commission ne peut évidemment pas accepter de conditionner la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris à la mise en œuvre du plan de mobilisation de la région d'Île-de-France. Ce n'est pas du tout acceptable. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement, ma chère collègue.

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

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

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président**. L'amendement n° 70 rectifié, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin**. L'amendement n° 70 rectifié porte une exigence et une proposition. Son objectif, je le précise, est non pas de défendre tel ou tel tracé, mais de dégager des priorités, afin de tenter de répondre aux besoins des Franciliens.

En effet, la réalisation d'un tel réseau de transport va prendre du temps. Il faut donc prévoir un phasage du chantier. Il débutera évidemment à un endroit, un premier tronçon sera mis en œuvre.

Nous demandons que le premier tronçon soit réalisé à l'est de la région d'Île-de-France afin de rééquilibrer l'espace francilien et d'avoir la garantie que cette partie du territoire ne sera pas une nouvelle fois délaissée, elle qui a déjà souffert de projets mort-nés et d'engagements non tenus. En inscrivant la priorité à l'est dans le texte, notre objectif est de nous assurer que les déséquilibres notoires de ce territoire seront corrigés.

Par ailleurs, la proposition de réaliser ce premier tronçon sur la base du projet Arc Express, porté par la région, prétend répondre aux besoins urgents des habitants de cette partie de la zone dense du territoire francilien. Cette proposition est aussi en elle-même un projet de rééquilibrage des investissements publics à l'est afin d'offrir aux populations qui vivent dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis des conditions de transports plus décentes.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Mme Gonthier-Maurin ouvre le débat sur Arc Express. Nous devrions examiner ce projet, qui fait l'objet de l'article 3, dans la soirée.

Chère collègue, les deux dispositions que votre amendement vise à introduire ne sont évidemment pas acceptables pour la commission.

Certes, il y aura un phasage des travaux, mais il ne saurait y avoir de conditionnalité entre les différents projets.

Quant au projet Arc Express, que nous aborderons ce soir, et à propos duquel M. le ministre nous apportera des précisions, il donnera lieu à un débat très important, car il mettra en jeu la Commission nationale du débat public.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Pour compléter les propos de M. le rapporteur, permettez-moi de vous dire, madame la sénatrice, que le phasage est un mot pudique destiné à recouvrir une bien triste réalité. La réalité, c'est que tous les projets connaissent des aléas budgétaires qui entraînent des retards et des surcoûts.

Considérons par exemple le chantier du bouclage de l'A86 : il aura fallu quarante ans, soit deux générations, pour en venir à bout ! Et chacun d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, pourrait fournir une illustration similaire.

C'est pourquoi le schéma de financement du réseau du Grand Paris est structuré de manière à nous mettre à l'abri de l'aléa budgétaire. C'est un point essentiel ; je le redirai d'ailleurs tout au long de notre débat.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Il s'agit là d'un des moyens les plus concrets pour garantir la réalisation rapide du réseau du Grand Paris.

Certes, il est indispensable de réaliser très rapidement la réalisation de la boucle est du réseau du Grand Paris, qui reprend en très grande partie le tracé proposé dans le cadre du projet Arc Express. Mais l'urgence qui existe à l'est n'est pas moins prégnante au nord, au sud ou à l'ouest.

Notre ambition est simple. Nous voulons agir vite pour que, dans treize ans, au lieu d'avoir seulement deux arcs, comme le propose le projet Arc Express, nous ayons mis en service l'intégralité d'un réseau bouclé de 130 kilomètres ! *(Marques de scepticisme sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.)* C'est extraordinaire : quand je vois les réactions de certains d'entre vous, je me dis que vous devez me prendre pour un rêveur !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Oh non !

**M. David Assouline.** Tout sauf ça !

**Mme Bariza Khiari.** Nous n'oserions pas !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Mesdames, messieurs les sénateurs, je pense être davantage un homme d'action qu'un rêveur. Et, si je me permets de mentionner devant votre Haute Assemblée une échéance de treize ans, je sais ce que je fais. J'espère que nous aurons la possibilité de le vérifier ensemble.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Dans treize ans ? Vous pensez que vous serez encore membre du Gouvernement à ce moment-là ? *(Sourires.)*

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Par ailleurs, je pense que les études menées par les communes du Val-de-Marne depuis plusieurs années sur la création d'un métro Orbival permettront d'engager de manière prioritaire les opérations.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Très bien !

**Mme Éliane Assassi.** Qu'est-ce que cela veut dire ?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Madame Assassi, cela signifie, et nous aurons l'occasion d'en reparler ultérieurement, que la mise en chantier du métro automatique se fera non pas « à la pioche », comme cela a été dit tout à l'heure, mais par une dizaine d'engins, de tunneliers, chargés d'attaquer le chantier en différents points.

Bien évidemment, nous commencerons les travaux à l'endroit où les études sont les plus avancées, c'est-à-dire dans la partie sud-est du Val-de-Marne. C'est là que les élus, en lien avec les équipes techniques, réfléchissent depuis le plus longtemps sur ce dossier.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

**M. Philippe Dallier.** Monsieur le secrétaire d'État, je m'apprêtais à vous demander plus de détails, mais je prends bonne note des précisions que vous venez d'apporter. *(Marques d'ironie sur les travées du groupe socialiste.)*

Cela étant, la question qui a été soulevée est absolument pertinente. Vous avez évoqué le sud du Val-de-Marne. Pour ma part, je vais vous demander de remonter un peu plus vers le nord, car je souhaite vous parler de la Seine-Saint-Denis.

En effet, là aussi, il y a urgence à prendre certaines décisions. Il a beaucoup été question du désenclavement du plateau de Clichy-Montfermeil.

Comme vous le savez certainement, nous sommes en présence de trois projets qui pourraient être concurrents. D'abord, il y a votre projet, que tout le monde attend. Ensuite, il y a le débranchement du T4, qui se cherche un tracé et qui doit monter vers le plateau de Clichy-Montfermeil. Enfin, il y a désormais le projet du conseil général de la Seine-Saint-Denis, qui voudrait installer un transport en commun en site propre le long de la RN3.

Pour avoir une utilité, ce transport doit converger vers l'une des gares de votre métro, monsieur le secrétaire d'État.

Il est donc urgent de décider quels projets seront mis en œuvre et quel tracé sera retenu dans cette partie de l'Île-de-France. Il est également urgent de fixer des priorités, car les besoins sont flagrants.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Procaccia, pour explication de vote.

**Mme Catherine Procaccia.** Monsieur le secrétaire d'État, je tenais à vous remercier au nom des maires et du conseil général du Val-de-Marne, assemblée dont je suis moi-même membre, bien que je n'en partage pas forcément les convictions.

Nous tenons au métro Orbival. Le conseil général du Val-de-Marne s'est beaucoup engagé sur ce dossier, en lien avec les maires.

Pour ma part, je suis satisfaite des explications que vous nous avez apportées. Si j'ai bien compris vos propos, les travaux que nous avons menés depuis un certain nombre d'années sur Orbival seront utiles et correspondront à certaines priorités.

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote.

**Mme Éliane Assassi.** Je voudrais alerter nos collègues. Il serait tout de même très dangereux d'opposer les territoires, car cela reviendrait à opposer *in fine* les habitants de ces territoires.

En outre, cette discussion montre bien que la manière dont le métro automatique a été pensé pêche par manque de concertation et de travail avec les élus locaux et, plus largement, avec l'ensemble des organisations ou acteurs concernés.

Je vous rappelle qu'il faut faire passer – c'est en tout cas notre volonté – l'intérêt général avant les intérêts particuliers.

**Mme Nicole Bricq.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 70 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 107 rectifié, présenté par MM. P. Dominati et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Philippe Dominati.

**M. Philippe Dominati.** Monsieur le secrétaire d'État, si je ne doute pas que vous soyez un homme d'action et que vous défendiez vos projets avec acharnement, je doute en revanche parfois un peu des engagements de l'État. Après tout, vous, vous doutez bien de l'engagement de la région...

Tout à l'heure, vous avez exigé des précisions. À cet égard, je voudrais faire un simple rappel. Au cours des dernières années, nous, les élus parisiens, avons connu deux grands projets initiés par l'État dans le cœur de la région.

D'abord, il y a eu le projet EOLE. Au bout de sept années de travaux, il est apparu que les estimations avaient été dépassées de plus de 20 % ! Comme vous le savez, ce projet a dû être arrêté à mi-chemin. Vous avez déclaré tout à l'heure qu'il aboutirait peut-être en 2020. Mais je vous rappelle que les opérations ont commencé en 1989...

Puis, nous avons eu le projet METEOR, dont les dépassements ont été, sur une période comprise entre sept et neuf ans, d'au moins 30 %.

Les rapports de la Cour des comptes sur ces deux projets sont plus que significatifs, et ils ont encore récemment, c'est-à-dire longtemps après leur parution, fait l'objet d'une publication particulièrement remarquée.

Vous comprendrez donc la perplexité que j'évoquais s'agissant du financement et de la continuité de l'engagement de l'État dans les projets en cours au cœur de l'Île-de-France.

C'est pourquoi cet amendement vise à faire en sorte qu'un rapport d'étape soit remis au Parlement à un moment crucial, c'est-à-dire avant le renouvellement de 2014. En effet, à cette date, non seulement il y aura un rendez-vous démocratique important dans toute la France, mais, en plus, le mode de gouvernance de la région d'Île-de-France aura peut-être – en tout cas, je l'espère – évolué.

Ce rapport d'étape permettra d'analyser comment les engagements financiers de l'État auront été tenus.

Premièrement, il y aura probablement des incertitudes liées aux difficultés de la construction.

Deuxièmement, il y aura peut-être des problèmes de financement, car le montage financier est tout de même lié au remboursement d'une avance faite à l'industrie automobile en 2014.

Troisièmement, il y a des interrogations techniques. Selon les spécialistes que nous avons auditionnés en commission spéciale, nous pourrions atteindre un coût, pour un ouvrage équivalent, de 500 millions d'euros le kilomètre, soit, à l'échelle du projet, 60 milliards d'euros, et non 20 milliards.

Par conséquent, je souhaite qu'un rapport d'étape nous soit remis avant d'aborder les autres phases du financement.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission n'est pas très favorable aux rapports. En effet, on demande des rapports à chaque occasion.

Cela dit, il s'agit d'un sujet sérieux. Comme l'a rappelé M. Dominati, l'année 2014 sera une date importante, puisqu'elle correspondra à l'entrée en application de la réforme des collectivités territoriales.

Dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'État, la commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement, auquel elle se ralliera.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Nous comprenons bien l'objet de l'amendement de M. Dominati.

Sur un tel chantier, il nous paraît indispensable que la Haute Assemblée soit informée régulièrement de l'état d'avancement du dossier.

Pour autant, je pense que le Parlement a tous les pouvoirs pour exiger du Gouvernement une telle évaluation à tout moment. Je ne suis donc pas convaincu de la nécessité d'introduire une telle disposition dans la loi.

À mon sens, le fait qu'une telle exigence s'applique aux travaux menés actuellement constitue déjà un signal fort de ce contrôle que vous voulez exercer à juste titre, compte tenu d'un certain nombre de dérives constatées sur des chantiers importants.

À titre personnel, je le répète, je ne puis qu'être très favorable à toutes les formes de contrôle. Cela dit, nous nous dotons de tous les instruments pour que ce projet, quelle que soit son importance, puisse être mené à bien dans des délais très courts. Et, par rapport à ce que l'on observe ailleurs, trois ans de procédure et dix ans de réalisation pour un ouvrage de cette importance, cela n'a rien d'exceptionnel !

Quoi qu'il en soit, comme je n'ai pas eu souvent l'occasion de le faire, j'émettrai un avis de sagesse sur cet amendement.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 107 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 119, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Champion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, MM. Teston, Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Remplacer les mots :

respectueux des enjeux liés au développement durable  
par les mots :

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

La parole est à M. Jean-Pierre Caffet.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Cet amendement vise à intégrer de manière plus importante la dimension du développement durable dans l'élaboration, puis la réalisation du schéma de transports.

En effet, la formulation de l'article 2 du projet de loi est extrêmement vague. Il est simplement fait mention du « schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable ». Ainsi, la seule référence au développement durable concerne le « respect des enjeux ».

C'est la raison pour laquelle nous demandons que ce réseau soit élaboré, puis réalisé en application de l'article 17 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui, si j'ai bonne mémoire, a été adoptée par le Parlement à l'unanimité.

L'article 17 de cette loi concerne le « schéma national des infrastructures de transport » et fixe toute une série de prescriptions qui doivent être respectées. Nous pouvons ainsi mentionner, entre autres, « le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût », « l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés » – dans le cas d'espèce du présent projet de loi, c'est particulièrement important –, « la performance environnementale » ou encore « l'accessibilité multimodale », toutes prescriptions qui sont beaucoup plus précises que la seule mention du respect des enjeux liés au développement durable.

Monsieur le rapporteur, vous allez me répondre que, le Grenelle I étant une loi de programmation, il va de soi qu'elle s'applique. Mais en fait il y a une ambiguïté.

J'avoue ne pas avoir très bien compris pourquoi cet amendement a été rejeté en commission sans que nous ayons un vrai débat. C'est certainement ma faute : j'aurais dû insister.

L'article 17 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement porte sur le schéma national des infrastructures de transport et précise que « l'État évalue les projets d'infrastructures ».

Ce réseau étant un projet d'intérêt national, il sera probablement inscrit dans le schéma national des infrastructures de transport. Dans ce cas, l'article 17 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement sera respecté.

Mais si ce réseau n'est pas inscrit dans le schéma national des infrastructures de transport, l'amendement n° 119 prend tout son sens et la précision qu'il vise à introduire dans le texte devient utile.

**M. le président.** L'amendement n° 251, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boume-dienne-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Cet amendement n'a pas tout à fait le même objet que l'amendement que vient de présenter M. Caffet.

Certes, nous partageons le diagnostic, mais nous contenter de faire référence au principe du développement durable dans l'article 2 me semble un peu court.

M. Caffet propose de modifier le troisième alinéa du texte. Je suggère, pour ma part, d'insérer un nouvel alinéa après l'alinéa 8. Au demeurant, si le Sénat décidait de retenir l'amendement de M. Caffet, je proposerais de rectifier mon propre amendement pour n'en maintenir que la première phrase, qui me paraît nécessaire.

Le développement durable est trop souvent une tarte à la crème, un concept galvaudé et généralement réduit à sa seule dimension environnementale. Il faut donc en préciser les modalités d'application. C'est ce que fait excellemment l'article 17 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Je ne reviendrai pas sur l'argumentation qui vient d'être déployée : à vous de choisir, mes chers collègues, s'il vaut mieux inscrire cette référence à l'article 17 en optant pour la suggestion de M. Caffet ou pour la mienne.

Cela dit, l'actuelle rédaction de l'article 2 ne prévoit pas que le schéma doive mentionner la description des coûts d'investissement et de fonctionnement du futur réseau ainsi que de ses modes de financement.

Préciser les modalités techniques de mise en œuvre du futur réseau sans en fixer les modalités financières me semble insuffisant. Je propose donc de compléter l'article 2 du projet de loi en insérant un nouvel alinéa après l'alinéa 8 afin de pouvoir disposer d'éléments précis d'appréciation sur l'intérêt du réseau.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Le projet de loi relatif au Grand Paris respectera-t-il les enjeux liés au développement durable ? L'article 17 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit un certain nombre de critères : le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût, l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés, etc.

Il est clair que le projet, M. le secrétaire d'État nous le confirmera, tiendra compte de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et respectera les critères prévus à l'article 17. Je tiens à rassurer sur ce point les auteurs des deux amendements.

En outre, le fait d'inclure le projet du Grand Paris dans le futur schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, prévu par le Grenelle I, reviendrait à allonger des délais que nous essayons par ailleurs de réduire.

**Mme Nicole Bricq.** Il ne fallait pas le voter !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Ce schéma était prévu pour 2009. Il n'a toujours pas vu le jour et le Gouvernement n'est pas en mesure aujourd'hui de nous fournir une date d'élaboration crédible.

Enfin, ces deux amendements se veulent en cohérence avec l'économie générale du schéma directeur de la région d'Île-de-France. S'il s'agit de l'ancien schéma directeur, celui de 1994, il est clair qu'un certain nombre d'éléments sont dépassés. S'il s'agit du nouveau schéma directeur, je vous rappelle que le document n'a pas été transmis au Conseil d'État, qu'il a besoin d'être révisé.

Pour ces trois raisons, la commission émet un avis défavorable.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Pour les mêmes raisons que la commission, le Gouvernement émet un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote sur l'amendement n° 119.

**Mme Nicole Bricq.** Je suis sidérée par les explications de M. le rapporteur.

**M. Dominique Braye.** Ce n'est pas grave ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

**Mme Nicole Bricq.** Selon lui, nous pouvons nous asseoir sur le Grenelle I, loi dont l'encre n'est pas encore sèche et qui a été votée par tout le monde, puisque le Gouvernement n'a toujours pas élaboré le nouveau schéma directeur !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je n'ai pas dit cela !

**Mme Nicole Bricq.** Dans ce cas, avec l'autorisation de M. le président, dites-nous précisément ce que nous devons comprendre !

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je m'explique. Le projet de loi relatif au Grand Paris présenté par Christian Blanc respectera, évidemment, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et tous les critères prévus à l'article 17 en matière de développement durable.

**Mme Nicole Bricq.** Bon !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** C'est clair !

**M. Alain Gournac.** Tout à fait !

**M. Dominique Braye.** C'est très clair !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Il n'est nul besoin de préciser dans ce texte que l'article 17 de la loi du 3 août 2009 sera respecté, car c'est une évidence.

**M. Dominique Braye.** Tout à fait ! On ne va pas répéter toutes les lois ! Vous proposez des lois bavardes !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je pourrais vous donner lecture des six critères fixés par l'article 17, car j'ai le texte sous les yeux !

Par ailleurs, il n'est pas possible d'inscrire le projet du Grand Paris dans le SNIT dans la mesure où ce schéma prévu par la loi n'est pas encore élaboré. Nous ne savons pas quand il le sera. Adopter une telle disposition entraînerait des retards dans des procédures que nous essayons par ailleurs d'accélérer.

Enfin, ces deux amendements font état de cohérence avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France. La majorité de la commission spéciale ne le souhaite pas.

En effet, soit il faut se référer à l'ancien schéma directeur, qui ne prévoyait pas de mécanisme particulier en matière de développement durable, soit il faut se référer au nouveau schéma directeur, qui n'est pas accepté par le Gouvernement et doit faire l'objet, pour être publié, d'une révision : nous vous l'avons dit dix fois depuis le début de cette discussion !

Pour ces trois raisons, je le répète, nous sommes défavorables à ces deux amendements.

**M. Dominique Braye.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq.

**Mme Nicole Bricq.** Pour ce qui est du schéma directeur de la région d'Île-de-France, nous avons compris, nous avons une divergence de fond et vous refusez les deux amendements à ce titre.

En revanche, je persiste dans mon incompréhension quand vous arguez du fait que le schéma national des infrastructures de transport n'est pas établi et que vous ne voulez pas perdre de temps. Mais ne prenez pas les parlementaires en otage ! Le Gouvernement est entièrement responsable de cet état de fait ! M. le secrétaire d'État pourra nous expliquer, d'ailleurs, les raisons d'un tel retard.

Le Gouvernement ne respecte pas les lois qu'il fait voter. Il y a là un vrai problème.

Je remarque que vous êtes obsédés par le problème du temps s'agissant de votre grande boucle alors que vous ne savez pas encore – je le prouverai lorsque nous examinerons les articles financiers et fiscaux – avec quelle monnaie vous allez payer vos travaux.

**M. Dominique Braye.** Avec des euros ! Nous n'allons pas payer en dollars !

**Mme Nicole Bricq.** L'incohérence n'est pas de notre côté, monsieur le rapporteur, mais du vôtre !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Caffet.** En présentant cet amendement, je me demandais s'il n'était pas satisfait, mais, en donnant l'avis de la commission, M. le rapporteur en a totalement justifié le dépôt.

Monsieur Fourcade, j'ai moi aussi l'article 17 sous les yeux. Cet article définit le SNIT. Il précise : « Le schéma national des infrastructures de transport sera élaboré en 2009, en concertation avec les parties prenantes du Grenelle ». Nous sommes en 2010, et M. Fourcade avoue que le SNIT n'existe pas et reconnaît qu'il n'existera probablement pas avant des années !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je n'ai pas dit ça !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Vous avez dit qu'il ne sera pas élaboré avant longtemps !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** J'ai parlé d'un certain temps !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Or, aux termes de l'article 17, L'État doit évaluer l'opportunité des projets d'infrastructures à inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport en se fondant sur un certain nombre de critères.

Comme l'article 17 n'a pas été respecté, que le SNIT n'existe pas et qu'il n'existera pas avant longtemps, inscrivons donc dans le projet de loi que, en l'absence de ce SNIT, les critères s'appliqueront. Nous n'avons, en effet, rigoureusement aucune garantie à ce sujet puisque l'article 17 du Grenelle I n'a pas été appliqué !

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote.

**Mme Dominique Voynet.** Il y a des lois que l'on applique de façon implacable et d'autres que l'on n'applique pas, notamment lorsqu'elles sont rédigées de manière imprécise et bavarde, et qu'elles n'emportent finalement aucune décision concrète.

Vous nous dites, monsieur le rapporteur, que le projet du Grand Paris respectera la loi du 3 août 2009 et tous les critères du développement durable, notamment ceux qui sont précisés à l'article 17.

Fort bien, mais ce n'est pas ce qui figure dans le projet de loi ! Il y est écrit que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est « respectueux des enjeux liés au développement durable ».

Quelle solidité juridique cette rédaction offre-t-elle ? Est-ce qu'elle emporte une obligation ? Je ne suis absolument pas rassurée et je préférerais qu'il soit fait précisément référence à la loi du 3 août 2009, quitte à ne pas citer tous les critères prioritaires d'appréciation. Cela nous donnerait de meilleures garanties que la loi soit respectée.

Il est d'autres lois que vous négligez dans ce projet de loi ; je pense notamment à la loi d'orientation des transports intérieurs, qui prévoit une étude d'impact complète des projets de grandes infrastructures.

L'amendement n° 251 vise à compléter le contenu du schéma d'ensemble du réseau et l'énumération de ses principales caractéristiques par l'ajout de la description de ses coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi que de ses modes de financement.

J'ai compris que vous n'étiez pas très à l'aise par rapport aux modes de financement, mais il n'est pas acceptable de nous proposer de décrire les principales caractéristiques d'un schéma de transport sans évoquer en aucune façon les questions financières.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 119.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que l'avis du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 171 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 251.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 226 est présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo.

L'amendement n° 235 rectifié *quinquies* est présenté par MM. A. Dupont, Garrec, Le Grand et Lambert, Mme N. Goulet et MM. Godefroy et Revet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

Remplacer les mots :

à la Normandie

par les mots :

aux régions Haute Normandie et Basse Normandie

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, pour présenter l'amendement n° 226.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Ces deux amendements sont, en réalité, les amendements « Dupont-Dupont », puisque le premier d'entre eux, que je défendrai, a été cosigné par Jean-Léonce Dupont, tandis que le second, que défendra Nathalie Goulet, a pour premier signataire Ambroise Dupont. *(Sourires.)*

L'amendement n° 226 a une portée essentiellement rédactionnelle, puisqu'il vise à préciser que le réseau de transport à grande vitesse reliera l'agglomération parisienne aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie. Cette précision s'inscrit dans une approche de la façade maritime qui ne doit pas se réduire à la seule Haute-Normandie, c'est-à-dire Rouen et le Havre, mais qui doit englober des villes à fort potentiel de développement comme Caen et Cherbourg.

C'est pourquoi il convient de mentionner, au cinquième alinéa de l'article 5, les deux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie... avant que celles-ci n'en fassent plus qu'une.

**Mme Nathalie Goulet et M. Alain Gournac.** Peut-être ! *(Sourires.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour présenter l'amendement n° 235 rectifié *quinquies*.

**Mme Nathalie Goulet.** Cet amendement, identique à celui que vient de défendre notre collègue, transcende les frontières administratives et politiques, puisque ses signataires sont des élus à la fois de la Haute-Normandie et de la Basse-Normandie, et représentent différents courants politiques, Jean-Pierre Godefroy l'ayant également cosigné.

Comme vous le savez, le réseau ferroviaire de Basse-Normandie est totalement sinistré. Certes, dans le cadre du plan de relance, nous avons bien tenté d'améliorer la liaison Paris-Granville, mais la ligne Paris-Cherbourg est dans un état guère meilleur, le tronçon Caen-Cherbourg allant même clopin-clopant.

Malgré les efforts du président de région, nous ne disposons toujours pas d'un réseau ferroviaire digne de ce nom. D'ailleurs, j'encourage chacun de mes collègues, notamment Dominique Braye, à emprunter de temps en temps le Paris-Granville; ils verront ce qu'il en est.

**M. Dominique Braye.** J'emprunte souvent le Caen-Cherbourg! (*Sourires.*)

**Mme Nathalie Goulet.** C'est très bien, mais je vous invite à emprunter aussi le Paris-Granville! (*Nouveaux sourires.*)

L'alinéa 5 de l'article 2 vise la Normandie, qui n'est pas une entité administrative. C'est pourquoi nous proposons de remplacer cette dénomination par les mots « aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ».

Cela dit, monsieur le président, vous l'aurez compris, nous voulons souligner l'impérieuse nécessité de développer le réseau ferroviaire de Basse-Normandie.

**M. le président.** Je vous ai comprise, ma chère collègue! (*Sourires.*)

Quel est l'avis de la commission?

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur. La commission a émis un avis favorable sur ces deux amendements identiques. (*Marques de satisfaction.*)**

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État. Avis doublement favorable!**

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Godefroy, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Godefroy.** En réalité, militant depuis près de trente ans pour la réunification des deux régions normandes, je pourrais me réjouir qu'un projet de loi fasse explicitement référence à la Normandie. Il n'en demeure pas moins que, pour l'instant, la Normandie n'est pas, malheureusement, une entité administrative; c'est pourquoi il est plus prudent, en effet, de faire référence aux régions Basse-Normandie et Haute-Normandie.

Même si un comité, placé sous l'égide du président de la région Basse-Normandie, et en relation avec M. le secrétaire d'État aux transports, tente de promouvoir la construction de lignes à grande vitesse vers la Normandie, il n'en demeure pas moins que cet amendement, fort utilement, « sécurise » la Basse-Normandie, qui se demande parfois avec inquiétude si les lignes la desservant sont bien incluses dans le projet de réseau ferroviaire à grande vitesse.

Dans le passé, la région Basse-Normandie a consenti de très gros efforts financiers pour l'électrification de la ligne Paris-Cherbourg, la suppression des passages à niveau et la mise aux normes des voies. Malheureusement, les temps de parcours n'en ont guère été améliorés.

S'il arrive à M. Braye d'emprunter la ligne Caen-Cherbourg, pour ma part, j'emprunte régulièrement la ligne Paris-Cherbourg, comme vous, monsieur le président. Outre les retards significatifs que nous subissons souvent, il arrive parfois que, en gare Saint-Lazare, les wagons soient bien sûr les rails, n'attendant plus que la locomotive pour les tracter...

La connexion de la Basse-Normandie à une ligne à grande vitesse est indispensable, et c'est pourquoi je remercie M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État d'avoir émis un avis favorable sur ces deux amendements identiques.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dominati, pour explication de vote.

**M. Philippe Dominati.** Bien évidemment, je voterai moi aussi ces deux amendements, puisque tant la commission que le Gouvernement y sont favorables.

Simplement, je me demandais s'il n'aurait pas été plus approprié que les auteurs de ces amendements proposent, par exemple, la dénomination « Grande Normandie ». Auquel cas, il faudrait que le Gouvernement soumette au Parlement un projet de loi sur la Grande Normandie!

**M. Jean Desessard.** Ou Boucles de Seine!

**M. Christian Cambon.** Et c'est un Corse qui propose cela! (*Sourires.*)

**M. le président.** Il s'agit là d'un autre débat.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 226 et 235 rectifié *quinquies*.

(*Les amendements sont adoptés.*)

**M. le président.** L'amendement n° 118, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, MM. Badinter et Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery, M. Muller et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé:

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé:

- le phasage motivé prévisionnel des opérations.

La parole est à M. Serge Lagauche.

**M. Serge Lagauche.** Cet amendement vise à ajouter au contenu du schéma le principe d'un phasage des opérations. Un tel principe, qui esquisserait ainsi la programmation des opérations mises en œuvre, pour les vingt ans à venir, en vue de l'amélioration des transports pour les Franciliens, a été acté dans le rapport Carrez.

Pour intégrer à leurs prévisions budgétaires les investissements nécessaires, les collectivités doivent pouvoir compter sur une programmation indicative des infrastructures.

Dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, les clés de répartition sont les suivantes: la région, les départements et le STIF sont prêts à financer 67 % des investissements, soit 12 milliards d'euros. Le plan prévoit une participation de l'État à hauteur de 5,8 milliards d'euros.

Ce plan de mobilisation se fera, car il comprend des travaux qui concernent directement les Franciliens. Comme nous l'avons déjà expliqué, nous souhaitons que s'instaure un véritable partenariat entre les collectivités et la région. Nous serions donc favorables à ce que l'État, *via* la Société du Grand Paris, précise le déroulement des opérations de construction du réseau du Grand Paris, ne serait-ce que pour que la région procède en complémentarité avec la SGP.

Un tel phasage sera en outre utile aux communes et aux intercommunalités, qui pourront ainsi se projeter dans un avenir proche ou lointain, selon les hypothèses. Vous conviendrez avec nous que faire miroiter des gares qui risquent d'ouvrir dans trente ans relève de la mystification.

Par quel bout allez-vous commencer? Quelles tranches seront mises en service en premier lieu? La réponse à ces questions est essentielle: pensez que certaines portions du réseau risquent fort de ne pas être mises en service avant 2040! Peut-on encore se fier au phasage qui prévalait en avril 2009, lequel prévoyait une première phase avec ouverture de certaines sections dès 2017? De quelles sections s'agira-t-il?

Du phasage des réalisations dépendront fortement la physionomie et la nature du développement économique, ainsi que la forme de la ville que nous laisserons à nos enfants. Évoquer le phasage, c'est se donner une feuille de route partenariale, quitte à prévoir que le schéma évolue, au gré des obstacles rencontrés en cours de route.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission spéciale n'est pas favorable au phasage, bien qu'il ait été proposé par mon ami Gilles Carrez, qui m'a succédé à la présidence du Comité des finances locales.

Gilles Carrez, selon l'angle d'approche qu'il a adopté vis-à-vis de ce projet, estime qu'il convient de « phaser » les opérations et de renvoyer à une date ultérieure le bouclage complet de l'opération. Or nous discutons d'un projet dans lequel il est fondamental que la « boucle » soit bouclée. En effet, si l'on réalise deux systèmes d'arc au nord et au sud de la région d'Île-de-France, avec en complément des tangentielles nord-sud, sans que le système soit bouclé, d'une part, on perd un trafic considérable et, par conséquent, des recettes qui permettraient, madame Bricq, de financer l'amortissement du capital, d'autre part, on risque de retarder indéfiniment les opérations.

Par conséquent, étant opposé à cette notion de phasage, j'émet, au nom de la commission spéciale, un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est lui aussi défavorable à cet amendement, pour des raisons identiques à celles que M. le rapporteur a détaillées avec précision. Il s'agit d'une question de fond très importante.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** M. le rapporteur nous fait part de son désaccord avec la notion même de phasage, dont M. le secrétaire d'État a raison de signaler qu'il s'agit d'une question de fond. Ce serait bien la première fois qu'une infrastructure de transport d'une telle ampleur se ferait sans phasage!

Selon vos estimations, que vous considérez comme réalistes, le réseau de transport public du Grand Paris, qui aura une longueur totale de 130 kilomètres, coûtera 21 milliards d'euros. Or, lors de son audition, le président de la RATP a évoqué devant nous le chiffre de 25 milliards d'euros. Et d'autres techniciens des transports parlent, quant à eux, de 30 milliards d'euros.

Personnellement, je ne suis pas une spécialiste de ces questions, mais je me souviens que la construction des lignes de TGV avait, elle aussi, entraîné des surcoûts.

Lors de la construction d'EOLE, la ligne E du RER, en dépit des études géologiques qui avaient été réalisées, un effondrement se produisit rue Papillon, dans le IX<sup>e</sup> arrondissement, et le chantier fut bloqué pendant plusieurs mois.

Or, la double boucle sera en partie souterraine. Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez expliqué tout à l'heure que les couloirs ne seraient pas creusés à une grande profondeur, ce qui rendrait la construction plus facile et plus rapide. Il s'agit là de données de nature technique sur lesquelles je suis prête à vous croire sans discuter.

Vous avez également déclaré que, dans treize ans, c'est-à-dire en 2023, les travaux seraient entièrement réalisés, ce dont il est permis de douter s'agissant d'infrastructures d'une telle ampleur.

M. Carrez a établi un phasage qui va jusqu'en 2025, en explorant toutes les voies de financement et en intégrant les priorités qui convenaient à la région d'Île-de-France

Monsieur le rapporteur, je conçois que vous n'acceptiez pas l'échéance de 2025 prévue par M. Carrez, mais je ne comprends pas que vous refusiez d'inscrire dans la loi un phasage motivé qui nous permettrait d'y voir plus clair. Ce blocage me paraît insensé.

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

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Mesdames, messieurs les sénateurs, chacun s'exprime ici avec une grande sincérité, ce qui nous permet, progressivement, de bien cerner nos points de divergence.

Madame Bricq, je comprends la logique budgétaire; je vous demande de comprendre la logique industrielle.

**Mme Nicole Bricq.** C'est ce que je fais!

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Vous savez donc que les grands projets industriels sont élaborés à partir d'un planning, que les travaux sont organisés en continu.

**Mme Nicole Bricq.** Je le sais!

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Merci! Il n'est pas inutile de s'arrêter un instant sur une des difficultés du phasage.

Dans la logique du phasage, on détermine un objectif, on le réalise, puis l'on arrête les travaux. Ce qui coûte très cher, c'est de reprendre un chantier qui a été interrompu. Or, avec le phasage, on multiplie les interruptions et les reprises.

En ce qui concerne Arc Express, vous semblez considérer que, dans la mesure où l'on ne pourra pas réaliser toute la rocade, mieux vaut commencer par faire deux arcs. Ensuite, on finira lorsqu'on pourra. Si l'on devait procéder ainsi, cela coûterait beaucoup plus cher. Je vous demande donc de bien vouloir envisager une autre manière de raisonner.

Au début de notre discussion, et ce n'est pas un hasard, nous avons évoqué les villes-monde, le rayonnement international, ce qui se passe dans le monde et que nous pouvons tous observer.

La construction de 130 kilomètres de voies de métro automatique représente bien évidemment un chantier important. Mais un tel chantier est à la mesure d'un pays qui reste la cinquième puissance industrielle du monde, qui possède des sociétés de taille mondiale, ne serait-ce qu'en matière de tunnelier. Notre pays est donc capable de relever le défi qui

est devant lui. D'ailleurs, des opérateurs industriels français conduisent déjà des chantiers de grande envergure au Moyen-Orient, en Chine ou en Inde.

La difficulté est de trouver les financements nécessaires à la réalisation d'une telle opération. Nous recherchons un mode de financement qui ne soit pas calé sur un dispositif budgétaire. Nous savons tous ce que, hélas, impliquent les impératifs budgétaires, surtout dans une période économique difficile.

Nous devons faire un effort de compréhension mutuelle. Le projet a été conçu globalement afin de pouvoir être réalisé rapidement. Dans ces conditions – je vais me répéter, mais je vous demande de prendre cette répétition comme une volonté d'explication, et non pas comme une agression –, il nous a semblé que seul l'État pouvait porter un projet de cette nature. Il doit en assumer la responsabilité financière en dépit des difficultés conjoncturelles.

**Mme Nicole Bricq.** Nous en reparlerons !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Ne soyez pas dubitative *a priori*. On pourrait certes concevoir que d'autres entités puissent porter ce projet, des fonds d'investissement par exemple, comme cela se fait dans certains pays. Toutefois, je ne souhaite pas qu'il en soit ainsi. Eu égard à la nature du projet, je préfère que l'État lui apporte une garantie de bonne fin. Je ne crois pas que nous aurons beaucoup de divergences sur ce point.

Enfin, pour conduire une opération de cette envergure dans des délais rapides, il convient d'avoir un maître d'ouvrage dédié suffisamment solide.

La loi va nous permettre de mettre en place des procédures qui raccourciront les délais administratifs. Les délais du débat public ou de l'enquête publique ne sont pas touchés et restent calés sur les réglementations française et européenne.

Madame Bricq, si vous considérez que l'on ne sait plus mener de telles opérations en France, il faut le dire. Mais à ce moment-là, il ne faut plus rêver de ville-monde, de compétition mondiale, il ne faut pas espérer conserver une identité française et européenne. Il faut accepter que tout cela n'ait été qu'un rêve qui ne se réalisera jamais. Mais je pense qu'il ne se trouve personne dans cette enceinte pour tenir un tel langage.

Vos propos se veulent réalistes, mais ils renvoient à une réalité ancienne. Nous devons être capables de nous hisser au niveau des exigences que nous nous sommes fixées. Ce point ne devrait pas donner lieu longtemps à discussion entre nous, madame Bricq, tout au moins, je ne le crois pas. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote.

**Mme Dominique Voynet.** Nous ne sommes pas loin du dialogue de sourd.

Monsieur le secrétaire d'État, vous semblez redouter qu'un phasage du projet ne retarde indéfiniment le démarrage des opérations et n'engendre des surcoûts. Or, nous le savons, les surcoûts sont inhérents à toute opération d'une telle ampleur.

Je considère pour ma part que le phasage est un moyen de sécuriser ce dossier très complexe, de s'assurer que tous les éléments sont pris compte, mais aussi d'engager le dialogue avec les parties prenantes.

Lorsqu'elle doit réaliser une opération importante, une entreprise définit un *business plan*, une collectivité territoriale élabore un plan pluriannuel d'investissement. Et vous voudriez nous faire croire que le secrétariat d'État chargé du développement de la région capitale peut conduire un projet aussi ambitieux que celui qui nous est proposé en se dispensant d'un travail technique de découpage en phases !

Monsieur le secrétaire d'État, il n'y a pas, d'un côté, ceux qui ont confiance en la technostucture de notre grand pays et, de l'autre côté, ceux qui en douteraient. Il y a une façon de travailler que suivent toutes les collectivités qui engagent un projet de grande ampleur, et vous semblez considérer qu'il ne sied pas en l'occurrence d'adopter une telle méthode de travail. Permettez-moi de trouver cela étrange.

Vos arguments ne nous ont pas convaincus. Il est inutile de prolonger le débat sur ce point, mais je parie que l'on sera amené à phaser l'opération avant même l'adoption définitive du projet de loi.

**M. Jean Desessard.** Nous sommes tous déphasés ! (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Monsieur le secrétaire d'État, il nous arrive, de temps en temps, de sortir du périphérique, de dépasser les champs de la Seine-et-Marne, de voyager...

**Mme Dominique Voynet.** Même en Chine !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Il nous arrive de parcourir le monde. Nous savons ce que sont les villes-monde. Nous avons lu Fernand Braudel.

Cessez donc avec ces sempiternelles...

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** ... ritournelles.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Si j'ai bien compris les explications de M. le rapporteur et de M. le secrétaire d'État, le nouveau réseau de transport se suffit à lui-même et il suffit à l'avenir de l'Île-de-France. Je ne peux qu'être inquiet lorsque j'entends qu'il ne faut surtout pas de tangentielle ou d'Arc Express. Nous reviendrons sans doute sur cette question pendant les heures et les jours qui viennent.

Par ailleurs, le phasage serait incompatible avec le bouclage du projet ! Cela revient à dire que, si l'on décidait de procéder à un phasage, l'on ne pourrait pas boucler le projet.

Une telle idée me semble absurde. Faut-il comprendre que l'on n'ouvrira pas certains tronçons du réseau à la circulation avant le bouclage définitif du projet, c'est-à-dire avant treize ans, si tant est qu'il soit achevé dans treize ans ? Il y a bien un moment, dans cinq ans, six ans ou sept ans, où l'on ouvrira un tronçon à la circulation.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Il y a deux boucles.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Faudra-t-il attendre que le réseau soit bouclé, donc définitivement achevé, avant d'en ouvrir une partie à la circulation ?

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez indiqué que vous alliez commencer par le Val-de-Marne.

**M. Christian Cambon.** C'est une bonne idée !

**M. Jean-Pierre Caffet.** C'est donc bien, me semble-t-il, que vous envisagez l'idée d'un phasage.

**M. Alain Gournac.** Il faut bien un point de démarrage !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Certains se réjouissent que l'on commence par le Val-de-Marne et Philippe Dallier souhaitait que l'on pense aussi à la Seine-Saint-Denis.

Monsieur le secrétaire d'État, faudra-t-il attendre treize ans, c'est-à-dire le bouclage définitif du réseau, avant d'ouvrir un tronçon à la circulation? Vous nous dites que des tunneliers seront à l'œuvre partout en même temps. Peut-être, mais on peut néanmoins se demander par quoi vous allez commencer. Vous avez indiqué que cela dépendrait des études, que celles qui ont été engagées dans le Val-de-Marne sont les plus avancées. Je souhaite que vous nous apportiez des précisions supplémentaires sur ce sujet.

Cet amendement ne vise pas à réintroduire « par la bande » le phasage prévisionnel – avec échéance en 2025 – du rapport Carrez. Cet amendement se suffit à lui-même. Il tend à ce que soit mentionné dans le schéma et donc à introduire dans le débat public les éléments de phasage de votre propre projet.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Lagache, pour explication de vote.

**M. Jean Desessard.** Voilà le Val-de-Marne! (*Sourires.*)

**M. Serge Lagache.** Monsieur le secrétaire d'État, en défendant l'idée d'un grand projet, vous souhaitez que l'on réalise dans un même temps l'ensemble du chantier afin que les travaux soient bien dirigés.

Mais la France a déjà vécu quelques mauvaises expériences. Que l'on songe aux difficultés que nous avons rencontrées avec les centrales nucléaires!

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez pris l'exemple de plusieurs grands pays. Mais nous savons tous qu'en Chine les populations peuvent être déplacées très rapidement: « Vous gênez: dehors! ». Certains pays ont réalisé des travaux importants dans des délais assez rapides, mais sans toujours tenir compte des populations.

Or en Île-de-France, comme ailleurs dans l'hexagone, la population ne se laissera pas faire, et voudra être informée. Il paraît donc hasardeux de vouloir commencer un chantier sans prévenir les gens ou sans leur fournir le calendrier des travaux. Le simple fait d'ériger un mur antibruit ou d'engager quelques travaux de voirie provoque déjà un tollé.

Il vous faudra également consulter les entreprises. Vous pourrez leur fixer des échéances, mais celles-ci dépendront des conditions techniques et des moyens que les pouvoirs publics seront prêts à investir à ce moment-là.

Vous voulez réaliser la boucle d'un seul coup: pourquoi pas? On peut essayer de relever le défi. Mais vous vous compliquez la vie en voulant démarrer le chantier simultanément dans tous les secteurs. Vous rencontrerez de grosses difficultés et le phasage s'imposera de lui-même.

Les chantiers peuvent se trouver bloqués pour de nombreuses raisons – je pense par exemple aux difficultés de percement des tunnels de l'A86. Parmi elles, l'opposition de la population figure en bonne place, et la loi ne pourra pas s'opposer à ce que l'on tienne compte de son avis.

Vous devrez donc avancer en fonction du calendrier que vous imposeront la population et les entreprises.

**M. le président.** La parole est à M. David Assouline, pour explication de vote.

**M. David Assouline.** J'ai écouté avec attention les interventions de M. le secrétaire d'État et de M. Caffet.

Si je peux comprendre votre opposition à la présence du terme « phasage » dans la loi, monsieur le secrétaire d'État, je ne vois pas une seule seconde comment vous pouvez soutenir l'idée qu'il n'y aura pas de phasage.

D'abord, vous avez affirmé que le chantier pourrait débuter dans le Val-de-Marne. Ensuite, vous ne pouvez pas soutenir que les différentes équipes travailleront au même rythme pendant treize ans.

Je me demande s'il ne faut pas expliquer autrement vos réticences. En effet, si vous parlez de phasage dans la loi, vous serez obligé d'annoncer un calendrier. Celui-ci fera inévitablement des déçus, qui ne manqueront pas d'exprimer leur mécontentement.

Votre refus de parler de phasage ne cache-t-il pas tout simplement une certaine volonté d'opacité dans le déroulement des travaux? Je vous pose la question, monsieur le secrétaire d'État.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Ne compliquez pas ce qui est simple, monsieur Assouline.

Essayons plutôt de nous comprendre: lorsque vous construisez une centrale nucléaire ou un paquebot, vous ne raisonnez pas en termes de phasage, mais de planning. Vous ne pouvez pas construire la moitié de votre bateau, puis vous arrêter en attendant le moment où vous serez prêt à recommencer. Soit vous renoncez à votre bateau, soit, quand vous décidez de le construire, vous devez connaître le point d'aboutissement, le coût et le délai de réalisation.

En réalité, nous nous opposons plus sur la sémantique que sur le fond.

**Mme Nicole Bricq.** Un métro, ce n'est pas un bateau!

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Il faut concevoir et réaliser cette double boucle d'un seul élan.

Ensuite, si j'ai parlé tout à l'heure du Val-de-Marne, c'est parce que des maires se sont organisés depuis plusieurs années autour d'Orbival pour réfléchir à ce que pourrait être un réseau de métro automatique. Ils ont donc un temps d'avance, et il se pourrait que le chantier commence en priorité dans ce département, ce qui permettrait en outre d'opérer le rééquilibrage en faveur de l'est parisien.

J'ai dit également, ce que vous semblez oublier, que le chantier démarrera avec dix tunneliers répartis en différents points. Ce n'est pas une lubie! Six tunneliers ont ainsi participé au chantier du métro de Madrid.

Pourquoi vouloir absolument inscrire le phasage dans la loi, alors qu'il ne correspond pas à notre projet, y compris en termes financiers? Si nous sommes incapables de réaliser en treize ans cet ouvrage, autant ne pas le commencer. Dans le cadre de ses compétences, l'État a décidé d'engager sa responsabilité dans la réalisation de cette infrastructure, qui ne constitue qu'un élément de ce que peut être le Grand Paris.

Bien évidemment, dans les transports comme dans de nombreux autres domaines, il faudra trouver des convergences avec la région. Lors de la discussion générale, j'ai évoqué la nécessité de travailler ensemble, dans le respect des compétences de chacun. Oui, je tends la main à la région, ainsi que l'AFP l'a correctement rapporté aujourd'hui, pour que nous puissions réaliser ensemble, et rapidement, cette ville-monde.

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

**M. David Assouline.** Vous tendez la main, ou vous donnez un coup-de-poing ?

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 118.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 211 rectifié *bis*, présenté par MM. Cambon, P. Dominati, Romani et C. Gautier, Mmes Dumas et Procaccia et M. Demuyndck, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Christian Cambon.

**M. Christian Cambon.** Monsieur le secrétaire d'État, votre projet de loi, dont nous partageons la philosophie, vise à faire de l'Île-de-France une métropole dynamique et attractive, qui attirera un maximum d'entreprises et d'emplois. Elle doit donc cumuler tous les atouts.

À cet égard, il nous semble important de profiter, le moment venu, de la construction de cette infrastructure de 130 kilomètres pour déployer un réseau numérique à très haut débit. On sait que la RATP maîtrise cette technique, et qu'elle l'a déjà utilisée.

Si nous voulons que ces futurs tunnels accueillent un réseau de très haut débit, qui nous permettra de nous relier aux grandes infrastructures mondiales ainsi qu'au réseau national de télécommunications pour la technologie, l'enseignement et la recherche, ou RENATER, mieux vaut le prévoir en amont. Les communes qui seront traversées en sous-sol par cette infrastructure, mais qui n'auront pas de gares, devraient également pouvoir se raccorder à ce réseau.

Le présent amendement tend à préciser que la réalisation des infrastructures du réseau de métro automatique du Grand Paris prévoira des dispositifs permettant le déploiement de ce réseau numérique à très haut débit. Ce serait un atout supplémentaire pour l'Île-de-France.

**M. Alain Gournac.** Très bien !

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission avait déjà prévu la desserte du pôle de Saclay par le très haut débit. La proposition de notre collègue Christian Cambon, qui consiste à intégrer ce dispositif dans le cadre des infrastructures du réseau, est particulièrement bienvenue.

En conséquence, l'avis de la commission est très favorable. *(MM. Alain Gournac et Yves Pozzo di Borgo applaudissent.)*

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 211 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. Jean Desessard.** À quoi ressemblera le très haut débit dans treize ans ?

**M. le président.** L'amendement n° 73, présenté par M. Béteille, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

II. - En conséquence, alinéa 9.

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Laurent Béteille.

**M. Laurent Béteille.** Cet amendement technique vise à articuler le plan de déplacement urbain d'Île-de-France, le PDUIF, avec le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris.

L'alinéa 9 du texte de la commission a déjà vocation à régler ce problème, mais il me semble plus utile d'appliquer les articles 28-3 et 28-4 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, qui prévoit d'ores et déjà que le PDUIF ne peut faire obstacle à un projet d'infrastructure d'intérêt national comme le réseau de transport public du Grand Paris.

En pratique, il s'agit d'éviter un certain nombre d'écueils. Ainsi, le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris ne saurait être astreint à respecter des règles de compatibilité avec le PDUIF du 15 décembre 2000, lui-même élaboré en cohérence avec le SDRIF de 1994. De même, le nouveau PDUIF en cours d'élaboration, que l'on attend avec impatience, ne saurait omettre le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Nous souhaitons, à travers cet amendement, assurer la compatibilité des différents documents dans les meilleures conditions.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La précision apportée par l'amendement de M. Béteille permet de clarifier la relation entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacement urbain. Elle s'inscrit donc parfaitement dans le sens de nos travaux.

Dans la mesure où ce schéma d'ensemble est déclaré d'intérêt national, c'est lui qui prime. Ainsi, c'est sur lui que se fonde le plan de déplacement urbain, et non l'inverse.

En conséquence, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

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

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

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote.

**Mme Dominique Voynet.** Je m'interroge : à plusieurs reprises depuis le début de l'examen de ce texte, vous nous enjoignez d'éviter toute redondance avec d'autres textes de loi actuellement en vigueur.

Dès lors, était-il vraiment utile, monsieur le rapporteur, de préciser que la compatibilité entre le schéma du réseau de transport public du Grand Paris et le PDUIF sera assurée dans les conditions fixées par la loi ?

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote.

**Mme Éliane Assassi.** Cet amendement n° 73 me pose un problème. J'ai le sentiment qu'il revient sur une avancée importante réalisée en commission par l'adoption d'un

amendement de nos collègues socialistes insérant une disposition qui vise à préciser que le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand huit est compatible avec les plans de déplacements urbains de la région d'Île-de-France.

Cet amendement reviendrait à inverser la logique en prévoyant, à la suite de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, que le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France devrait être rendu compatible avec ce nouveau document dans les conditions définies par la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI. (*M. Desessard approuve.*)

Cela induirait, me semble-t-il, une modification du plan de déplacements urbains en cas d'incompatibilité avec le schéma d'ensemble, au nom du respect de la hiérarchie des normes, ce qui signifie qu'éventuellement le plan de déplacements urbains devra être modifié pour devenir compatible, et non l'inverse.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 73.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 82, présenté par MM. Collin et Barbier, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau, Tropeano et Vall, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Françoise Laborde.

**Mme Françoise Laborde.** Le Grand Paris a pour ambition le développement de la région capitale. En cela, il doit se penser à l'échelle de la région et des huit départements.

L'amendement prévoit donc que le schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris s'appuie sur les huit départements franciliens.

Certains pourraient dire que c'est une évidence, mais c'est mieux en le disant et plus sûr en l'écrivant.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Tout le monde souhaite, bien sûr, que la double boucle passe dans les huit départements de la région d'Île-de-France. Le tracé définitif ne sera connu qu'après le passage devant la Commission nationale du débat public. Par conséquent, il est inopportun, me semble-t-il, d'inscrire aujourd'hui dans la loi que le schéma concerne les huit départements.

Dans ces conditions, ma chère collègue, je vous demande de retirer votre amendement.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Le Gouvernement exprime le même souhait.

**M. le président.** Madame Laborde, l'amendement n° 82 est-il maintenu ?

**Mme Françoise Laborde.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 82 est retiré.

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

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 252, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé :

Alinéas 11 à 13

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Nous avons voté tout à l'heure l'amendement proposé par les sénateurs de la Haute-Normandie et de la Basse-Normandie prévoyant que seraient précisées les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse incluant la ligne qui relie Paris aux régions de Haute-Normandie et de Basse-Normandie.

Dans ces alinéas 11 à 13, la situation est un peu différente. M. le rapporteur nous a relu solennellement tout à l'heure le jugement sévère formulé par le Conseil d'État sur l'utilité de lois proclamatoires, déclamatoires, sans valeur juridique et sans engagement réel.

Monsieur le rapporteur, il est vrai que cette façon de légiférer s'apparente à certains égards à une sorte d'arnaque : on fait rêver, on promet beaucoup, même si on n'est pas en situation de concrétiser les engagements pris de façon fébrile.

Nous sommes confrontés ici à une situation de ce type. On imagine bien l'angoisse et la fièvre des conseillers du ministre découvrant qu'aucun dispositif sérieux ne répond, dans le projet de loi, aux fortes paroles du sacro-saint discours du Président de la République du 29 avril 2009.

Que fait-on quand on est coincé ? On promet un rapport. Vous en avez déjà promis un à M. Dominati tout à l'heure et vous vous apprêtez à récidiver. Vous vous engagez, avec une surenchère de termes de haut niveau et de grande ambition : « La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port autonome de Paris, est un objectif d'intérêt national. »

En réalité, on promet un rapport douze mois après la promulgation de la loi, mais pas des équipements et des infrastructures financés selon un calendrier précis.

Les alinéas en cause concernent en priorité le fret ferroviaire. Franchement, on connaît tous les infinies difficultés du secteur fret de la SNCF, malgré tous les efforts qui ont été tentés dans le passé : des corridors ferroviaires dédiés au fret ont été mis en place, l'intermodalité a été organisée entre les secteurs maritime, fluvial et ferroviaire...

Est-il sérieux, dans le cadre d'un projet de loi relatif au Grand Paris, d'introduire par ces trois alinéas une sorte de cavalier, faisant mine de traiter un problème difficile qui justifierait à lui seul un projet de loi à part entière ?

**M. le président.** L'amendement n° 228, présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Après les mots :

du Havre

insérer les mots :

, de Cherbourg

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** La façade maritime du Grand Paris doit viser non pas les seuls ports du Havre et de Rouen, mais comprendre aussi la façade maritime située en Basse-Normandie, dont le port de Cherbourg constitue un potentiel non négligeable dans le domaine du fret de colis encombrants, par exemple les éléments d'éoliennes.

Ainsi, il semble indispensable d'associer le port maritime bas-normand, afin non seulement de favoriser la complémentarité des différents ports maritimes, mais aussi parce que le port de Cherbourg constitue un levier de développement de la région Basse-Normandie, que le projet du Grand Paris peut favoriser.

**M. le président.** L'amendement n° 227, présenté par Mme Morin-Desailly et MM. J.L. Dupont, Maurey et Pozzo di Borgo, est ainsi libellé :

Alinéa 11

Supprimer les mots :

, qui constituent la façade maritime du Grand Paris,

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Il s'agit d'un amendement de repli.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission est évidemment opposée à la suppression des alinéas 11 à 13. Bien sûr, nous ne pouvons pas aujourd'hui dans ce texte régler le problème des plateformes multimodales et du transfert du fret à l'intérieur de l'agglomération jusqu'à son cœur, comme on a dit tout à l'heure, mais il nous paraît important d'appeler l'attention du Gouvernement sur ce point, de réclamer un rapport et surtout de favoriser l'utilisation de la voie maritime pour essayer d'améliorer l'acheminement des marchandises. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 252.

J'en viens à l'amendement n° 228. Mon cher collègue, nous avons déjà inscrit Rouen et le Havre. Ajouter Cherbourg, cela ferait tout de même beaucoup. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable.

Enfin, il est nécessaire de garder la notion de « façade maritime ». La commission émet donc également un avis défavorable sur l'amendement n° 227.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** L'avis du Gouvernement sera pour une fois sensiblement différent.

Sur l'amendement n° 252, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

S'agissant de l'amendement n° 228, il émet un avis défavorable.

Enfin, sur l'amendement n° 227, il émet un avis favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote sur l'amendement n° 252.

**Mme Dominique Voynet.** Je ne suis pas hostile à l'idée d'un rapport sur ces questions importantes, mais je considère que le Gouvernement n'a pas besoin d'une loi pour commander un rapport à un parlementaire, à ses services ou à des bureaux d'études spécialisés, pour que l'on ait une vision globale de la politique de fret ferroviaire, notamment le long de la Seine.

Par ailleurs, j'ai oublié de vous faire remarquer tout à l'heure que le texte de la commission faisait référence au « port autonome de Paris », alors que la dénomination est tout simplement, depuis deux mois, « port de Paris ».

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Mme Voynet a raison : je suis par conséquent d'accord pour supprimer le mot « autonome ».

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 305, présenté par M. Fourcade, au nom de la commission, et ainsi libellé :

Alinéa 11

Après les mots :

et le port

supprimer le mot :

autonome

Je mets aux voix l'amendement n° 252.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Pozzo di Borgo, l'amendement n° 228 est-il maintenu ?

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 228 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 227.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 305.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 225, présenté par MM. Pozzo di Borgo, About et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

Toute clause contraire est réputée non écrite.

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Cet amendement vise à garantir que le projet Charles-de-Gaulle express, déjà lancé, ne fera l'objet d'aucun financement public.

En effet, ce projet lancé en 2000 est financé *a priori* par le privé. Mais je souhaite inscrire dans la loi qu'il ne pourra faire l'objet d'aucun soutien financier public direct ou indirect car la puissance publique, que ce soit le STIF ou l'État, répond déjà à la problématique nécessaire de liaison directe entre

l'aéroport Charles-de-Gaulle et Paris par deux projets complémentaires. Le projet Charles-de-Gaulle express pose donc un problème pour les futures dépenses publiques.

Actuellement, lorsqu'on arrive à Roissy-Charles-de-Gaulle, on peut prendre le RER, mais il faut le chercher et le trouver.

**Mme Éliane Assassi.** C'est vrai !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Dans n'importe quel aéroport européen, à Munich, par exemple, on vous indique le train qui vous emmène directement dans la ville. Chez nous, c'est un peu comme la chasse au trésor, il faut trouver !

**M. Laurent Béteille.** On y arrive !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Il est donc nécessaire que cette liaison Charles-de-Gaulle-Paris se fasse.

Mais j'en reviens aux deux projets publics que j'ai évoqués.

Le premier est celui du métro automatique, dont le tracé comprend une liaison Roissy-La Défense-Gare Saint-Lazare en moins de trente minutes. Il répond parfaitement à l'objectif initial de développement économique et de tourisme d'affaires.

Le second est le plan de modernisation de la ligne B nord du RER annoncé conjointement, l'année dernière, par la RATP et la SNCF, et dont l'échéance est fixée à 2012. Avec un doublement des voies et un investissement de 250 millions d'euros coordonné par le STIF, ce qui n'est pas négligeable, il permettra une liaison directe Châtelet-Gare du Nord-Roissy.

C'est là encore une autre solution alternative au CDG Express en voie d'exécution, au plus grand bonheur des 900 000 voyageurs qui empruntent chaque jour le RER B.

À ce titre, et au vu de l'état de nos finances publiques, on ne comprendrait pas que la puissance publique, qu'il s'agisse de l'État, des collectivités locales ou de tout établissement public, participe d'une manière ou d'une autre à ce projet, qui se fera donc exclusivement – j'y insiste – aux risques et périls de l'entreprise. Cela me semble être un principe de bon sens. Mais j'y reviendrai lors des explications de vote.

Alors que l'on n'arrive pas aujourd'hui à trouver d'emblée le RER B en sortant de l'aéroport, nos enfants ou nos petits-enfants auront, dans dix ou quinze ans, le choix entre trois liaisons pour se rendre à Paris : le CDG Express, le RER B rénové et le métro automatique.

Les défenseurs du CDG Express arguent du fait que ces trois projets sont parfaitement compatibles : les voyageurs de la classe affaires prendront le CDG Express, ...

**Mme Éliane Assassi.** Absolument !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** ... ceux des charters le RER B, le métro automatique étant réservé à ceux de la classe économique. Tel est l'argument qui m'a été avancé, mais tout cela n'est pas crédible !

Mes chers collègues, je vous invite donc à adopter cet amendement, qui participe d'une bonne logique de gestion de nos finances publiques.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission a beaucoup discuté de cet amendement, qui porte en lui, je tiens à le dire, un germe d'inconstitutionnalité.

En effet, un article de loi ne peut interdire aux collectivités territoriales ou à leurs établissements publics de procéder à un financement. C'est pourquoi je vous propose, mon cher

collègue, de bien vouloir rectifier votre amendement en enlevant les termes « des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics ».

De plus, la notion de financement indirect est compliquée, car elle comprend tant de mécanismes...

**Mme Nicole Bricq.** De tuyaux !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** ... que l'on risque de s'y perdre. Il serait judicieux d'ôter cette mention.

Si notre collègue Yves Pozzo di Borgo accepte de rectifier son amendement en ne retenant que l'idée selon laquelle cette opération fait l'objet d'une négociation par l'État dans le cadre d'une délégation de service public, et non d'un partenariat, et ne peut faire l'objet d'aucun financement direct de l'État, hormis les seuls frais déjà ordonnancés et ceux qui sont relatifs à la rupture des relations contractuelles afférentes audit projet, la commission émettra un avis favorable. Mais elle aimerait connaître l'avis du Gouvernement en la matière.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Monsieur Pozzo di Borgo, je comprends parfaitement votre souci de veiller à l'utilisation raisonnée et efficace des deniers publics, souci que je partage.

Il serait totalement illogique que l'État finance à la fois la double boucle de métro automatique et un projet tel que le CDG Express, qui doit être réalisé sous la forme d'une délégation de service public. Les négociations sont en cours depuis fort longtemps et sont en voie de finalisation avec le concessionnaire pressenti.

Je tiens tout d'abord à vous rassurer, monsieur le sénateur, il avait été prévu dès le départ – cela figure d'ailleurs dans le règlement de la consultation – qu'aucune subvention publique ne serait versée au délégataire. Pour se rémunérer, le concessionnaire chargé de la réalisation du projet aura le droit de percevoir des redevances auprès des usagers de ce service et des utilisateurs tiers de l'infrastructure dont il est le maître d'ouvrage. Cette condition demeure : il n'y aura pas de versement de subvention publique.

L'amendement que vous proposez va plus loin. Il vise non seulement tout financement direct, mais également tout financement indirect, une notion beaucoup plus large, nettement moins précise et source d'insécurité juridique.

Comme pour tout contrat de délégation de service public de longue durée, le contrat CDG Express comportera des clauses de partage des risques. De telles clauses sont tout à fait classiques et figurent d'ailleurs dans la jurisprudence quasiment centenaire du Conseil d'État. Elles sont également nécessaires pour assurer la continuité du service public. On ne peut *a priori* exclure qu'elles n'entraînent, dans certaines situations exceptionnelles, des dépenses de l'État.

Enfin, telles que rédigées, les dispositions proposées semblent difficilement compatibles avec le principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales...

**M. David Assouline.** Enfin !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** ... et constitue une injonction au Gouvernement.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Gouvernement vous demande, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement.

**M. le président.** Monsieur Pozzo di Borgo, l'amendement n° 225 est-il maintenu ?

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Monsieur le secrétaire d'État, j'ai écouté attentivement vos propos.

Si je me projette une fois encore dans l'avenir, je vois trois liaisons entre l'aéroport Charles-de-Gaulle et Paris, financées directement ou indirectement par l'État. Or cela porte atteinte à la crédibilité de votre projet dans sa globalité.

C'est la raison pour laquelle je maintiens cet amendement en acceptant de le rectifier dans le sens suggéré par M. le rapporteur.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 225 rectifié, présenté par MM. Pozzo di Borgo, About et les membres du groupe Union centriste, et ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

Toute clause contraire est réputée non écrite.

La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** J'avoue ne pas bien comprendre la nature et la portée de cet amendement, qui évoque un mode de gestion, la délégation de service public, et serait motivé, si j'en crois l'argumentation de M. le secrétaire d'État, par le souci d'économiser les deniers publics. Parlons-nous bien du projet Charles-de-Gaulle Express ?

En effet, l'auteur de cet amendement nous a aussi parlé du fond, c'est-à-dire de l'existence potentielle de trois infrastructures, qui peuvent être considérées comme concurrentes : le RER B, le Grand huit et le projet privé Charles-de-Gaulle Express. Sur ce point, il serait intéressant de connaître la position du Gouvernement et de M. le rapporteur, qui estime, dans son rapport écrit, à titre personnel, « que le projet de liaison ferrée directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (...) deviendra très largement superflu une fois acté le principe de réaliser la double boucle », et développe son argumentation.

Dans cette affaire, je ne prends pas parti. Mais s'il s'agit d'un vrai sujet, excusez-moi de vous le dire, monsieur Pozzo di Borgo, votre amendement, lui, est un non-sujet. Il est curieux que nous ayons un tel débat dans lequel s'opposent finalement le rapporteur, le Gouvernement et l'auteur de l'amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote.

**M. Philippe Dallier.** Pour ma part, je soutiens entièrement l'amendement de notre collègue Pozzo di Borgo, tout en rejoignant l'argumentation de Mme Bricq. En effet, c'est le bien-fondé du projet Charles-de-Gaulle Express qui est ici en cause.

Permettez-moi, tout d'abord, d'en rappeler l'historique.

Ce projet a plus de dix ans. À l'époque, ses promoteurs se sont comportés comme des éléphants dans un magasin de porcelaine, ...

**M. Jean-Pierre Caffet.** Ils ont fait cela ? (*Sourires.*)

**M. Philippe Dallier.** ... débarquant dans les communes en prétendant construire un tunnel d'une longueur de onze kilomètres qui relierait la gare de l'Est à Roissy, à une fréquence d'une rame par quart d'heure. Les collectivités locales ont estimé qu'il n'était pas possible de financer un tel investissement au regard de sa rentabilité. Elles sont donc montées au créneau et ont saisi la Commission nationale du débat public.

Au vu des expertises qui ont été menées, il a été démontré que le projet initial ne pouvait pas être rentable et qu'un autre projet plus économique – l'actuel projet – consistant en une espèce de virgule entre la gare de l'Est et la gare du Nord en direction de Roissy serait plus facile à réaliser.

Depuis lors, on nous a annoncé une autre option, celle du métro automatique, dont la réalisation pourrait être finalisée, selon M. le secrétaire d'État, dans treize ans, une option à laquelle tout le monde ici souscrit.

D'un côté, il y a le présent projet qui règle le problème et, de l'autre, le CDG Express, avec une délégation de service public, dont je suis persuadé qu'elle ne parviendra jamais à trouver un équilibre financier. Vous avez vous-même souligné, monsieur le secrétaire d'État, qu'il ne sera pas possible de conclure cette délégation sans un partage des risques. C'est la certitude que l'État sera à coup sûr obligé de mettre la main au portefeuille pour maintenir ce projet hors de l'eau jusqu'à la mise en service du métro automatique.

**Mmes Éliane Assassi et Brigitte Gonthier-Maurin.** Exactement !

**M. Philippe Dallier.** Franchement, pour qui allons-nous passer sur la scène internationale ? Depuis des années, on nous reproche de ne pas avoir de liaison directe entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle. On vient d'annoncer ce beau projet de métro automatique, et l'on irait soutenir on ne sait pourquoi le projet Charles-de-Gaulle Express, dont personne ne pense qu'il puisse être rentable !

Mme Bricq a raison, il faudrait aller plus loin et décider ici même que ce projet est devenu nul et non avenue.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Faisons-le !

**Mme Éliane Assassi.** Tous ensemble !

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dominati, pour explication de vote.

**M. Philippe Dominati.** Tout d'abord, je tiens à rassurer mon collègue Yves Pozzo di Borgo. Il serait pour le moins surprenant que trois projets coexistent dans quelques années. En effet, si l'État a réalisé l'aéroport Charles-de-Gaulle, cela fait vingt ans qu'il a oublié de prévoir une liaison avec Paris. Comment croire, tout d'un coup, à ces trois liaisons ?

Néanmoins, cet amendement est très important. Monsieur le secrétaire d'État, hier, au cours de la discussion générale, j'ai demandé que le Gouvernement prenne ses responsabilités.

En réalité, le CDG Express est né d'une initiative privée, émanant d'agents économiques de la région d'Île-de-France, notamment la chambre de commerce, qui ont essayé de pallier, voilà maintenant plus d'une dizaine d'années, les absences de l'État dans la liaison de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Ainsi que l'a très bien expliqué Philippe Dallier, ils ont eu du mal à trouver un équilibre économique. Cela a pris du temps, mais ce projet permettait au moins de combler un manque. Or, avec le nouveau projet de métro automatique, le

CDG Express n'a plus de sens. Comme l'a suggéré M. le rapporteur, il faudrait que la puissance publique émette un avis sur ce point.

Tout à l'heure, j'ai souligné que nous avons un débat technique, alors que nous devrions avoir un débat politique. Cette question se pose de nouveau ici : vous nous faites une réponse technique. J'aimerais poser une question relative à l'organisation des pouvoirs publics.

Au sein du Gouvernement de la République, qui est responsable des transports publics en Île-de-France ? De quel ministère ce projet dépend-il ? De votre ministère, monsieur le secrétaire d'État, ou du ministère des transports ?

En commission spéciale, nous avons espéré obtenir un avis autorisé. Ce ne serait pas mal sur un projet de quelques milliards concernant une région française ! Bref, j'aimerais savoir de qui dépend le projet de liaison Charles-de-Gaulle Express ? Peut-être conviendrait-il d'avoir un arbitrage gouvernemental ? Sur quelle étude vous fondez-vous pour affirmer que vous ne pouvez pas nous répondre autrement que sur un plan juridique ?

La seule chose que nous vous demandons, au sein de la majorité, c'est de prendre une décision, et pas seulement de nous répondre que nous n'avons pas à nous inquiéter de l'équilibre économique.

Au contraire, nous avons là un exemple très concret des difficultés qui résultent de la volonté d'empiler les unes à côté des autres les structures gouvernementales ou administratives et les établissements publics, afin que l'État puisse tout contrôler, difficultés auxquelles nous nous heurtons depuis le début de ce débat !

Pour ma part, j'attends que le Gouvernement nous éclaire sur un sujet très précis sur lequel s'interrogent nombre de Parisiens. Malheureusement, la réponse qui nous est faite ce soir est d'ordre juridique !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Jégou, pour explication de vote.

**M. Jean-Jacques Jégou.** L'amendement n° 225 rectifié suscite un débat extrêmement lourd et votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, montre bien toute l'ambiguïté de la question !

Vous n'êtes pas favorable, avez-vous dit, à un financement de l'État. Toutefois, avez-vous ajouté dans l'avis que vous avez formulé pour refuser l'amendement, on ne peut exclure le fait que les clauses de partage des risques entraînent une participation de l'État, la délégation de service public ayant immanquablement des besoins de financement ! Les interventions de nos collègues ont donc bien pointé une incohérence de la part de l'État, dans laquelle vous-même n'êtes peut-être qu'une victime !

Sur cet important sujet, vous devez donc maintenant nous indiquer que, compte tenu de la grande boucle que vous proposez, le projet privé n'a plus de sens et surtout que les finances publiques ne sont pas en mesure d'être sollicitées pour cette liaison privée.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote.

**M. Michel Billout.** Comme ma collègue Mme Nicole Bricq ou d'autres intervenants l'ont dit avant moi, ce débat a un petit côté surréaliste et illustre bien les insuffisances de ce projet de loi.

Il pourrait interdire – on le verra tout à l'heure dans le débat – tout développement du projet Arc Express, mais serait incapable de statuer sur l'existence d'un projet aussi controversé, voire scandaleux, que celui du projet Charles-de-Gaulle express !

Je rappelle que les sénateurs du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche n'ont eu de cesse de dénoncer un projet qui tourne complètement le dos aux vœux des populations qui subissent les nuisances de l'activité aéroportuaire ainsi qu'aux salariés, qui sont plus de 100 000 et dont 90 % d'entre eux n'ont, pour venir travailler sur la plateforme de Roissy - Charles-de-Gaulle, d'autre solution que d'emprunter leur véhicule ! Et l'on donnerait la priorité à un projet qui n'intéresserait qu'un certain nombre de privilégiés du transport aérien ?

Depuis le début, nous dénonçons une telle orientation et, le moins que l'on puisse attendre de ce projet de loi, c'est qu'il clarifie la position du Gouvernement. Certes, nous voterons l'amendement de M. Pozzo di Borgo, mais ce sera par défaut, car une position plus claire doit être prise pour que ce projet cesse d'exister.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Monsieur le président, je précise que, au nom du Gouvernement, je suis défavorable à l'amendement rectifié.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 225 rectifié.

*(L'amendement est adopté à l'unanimité des présents.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Bariza Khiari, pour explication de vote sur l'article 2.

**Mme Bariza Khiari.** Dans mon intervention sur l'article 2, j'avais relevé, dans le texte de la commission, une évolution positive dans le sens d'une compatibilité plus affirmée et d'une intégration du double huit dans le paysage des transports franciliens.

J'avais également évoqué trois éléments importants qui étaient susceptibles de faire évoluer notre position au cours du débat : le fait de rassurer les collectivités territoriales, la référence au Grenelle de l'environnement et la question du phasage.

Sur le premier point, le fait que vous ayez refusé notre amendement n° 116 ne nous incite pas à penser qu'un climat de confiance s'installe avec les collectivités territoriales ! Cet amendement visait, je le rappelle, à ce que le « réseau de transport public du Grand Paris se déploie selon un schéma d'ensemble articulant les projets prévus par les contrats de projet État-région, par le plan de mobilisation pour les transports arrêté par la région d'Île-de-France et les huit départements d'Île-de-France et mis en œuvre par le syndicat des transports d'Île-de-France ainsi que par un système de transports de grande capacité en rocade. »

S'agissant de la référence à l'article 17 du Grenelle, vous avez visiblement préféré, à l'énoncé de valeurs normatives, conserver l'expression : « respectueux des enjeux liés au développement durable ». C'est la deuxième raison pour laquelle nous ne sommes pas rassurés.

Enfin, concernant la question du phasage ou du chemin critique, monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez donné tous les éléments de la formule mathématique : la date de début des travaux, le lieu – le Val-de-Marne –, la date d'achèvement, c'est-à-dire dans treize ans, ainsi que des éléments

techniques, tels que la dizaine de tunneliers nécessaire. Vous avez même ajouté que, techniquement, entre 10 % et 20 % du tracé pourraient être réalisés en surface.

Mais vous ne nous avez pas permis de mieux comprendre pourquoi vous ne pouvez pas ou ne savez pas résoudre l'équation du programme/perde. Nous aurions pourtant compris qu'il y ait quelques goulets d'étranglement...

Pour ces trois raisons de fond, nous ne pouvons que voter contre l'article 2.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Nous avons longuement débattu de cet article 2, qui, pour nous, revêt une importance particulière, au même titre que l'article 3, dont nous aborderons la discussion après le dîner.

J'ai bien compris que les propos de M. le secrétaire d'État se voulaient rassurants ; il a même affirmé qu'il tendait la main à la région. Cela dit, au terme de ce long débat sur l'article 2, notre inquiétude est aussi vive qu'au début !

Nous avons choisi de ne déposer que quatre amendements : le premier sur la définition du réseau et sur l'articulation entre les projets de l'État et ceux de la région ; le deuxième sur le financement, en référence au vote unanime de l'Assemblée nationale pour la région d'Île-de-France ; le troisième sur le respect de l'article 17 du Grenelle de l'environnement ; enfin, le quatrième, sur le phasage. Aucun de ces amendements n'a été adopté.

Ce soir, notre inquiétude reste vive, car les réponses du Gouvernement semblent indiquer – et je pèse mes mots ! – que nous sommes peut-être parvenus à un tournant des relations entre l'État et la région d'Île-de-France. Je crains que l'intransigeance dont a fait preuve le Gouvernement dans la prise en compte de la lettre de nos amendements, mais aussi de l'esprit dans lequel nous les avons déposés, augure mal des futures relations entre l'État et la région.

En effet, il n'est pas possible de se contenter de répondre : « Chacun chez soi et les vaches seront bien gardées ! », soit : « À chacun son projet, la double boucle pour moi, le reste pour vous, et on verra comment les choses se passent ! ».

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Mais non !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Il y va véritablement de l'avenir des relations entre l'État et les collectivités territoriales, notamment la région d'Île-de-France. Il ne s'agit pas d'un problème de compétence, même si nous continuons à penser que, dans cette affaire, l'État empiète sur les compétences des collectivités territoriales.

Il a fait preuve du même ostracisme à l'égard de notre amendement relatif au financement. Nous demandions seulement que soit respecté ce qu'on avait voté et qu'ensuite on examine les différentes sources possibles de financement.

Même la possibilité d'étudier plus tard les sources de financement possibles n'a pas été retenue ! Bien que plus personne n'y croie, on continue de nous dire que le projet sera financé principalement par la valorisation foncière et les recettes figurant dans le projet de loi.

Concernant l'article 17, on nous a expliqué que la loi n'était pas respectée, mais qu'il ne fallait pas s'en inquiéter, car elle le serait tout de même. Comprenne qui pourra ! Au demeurant, nous verrons bien comment les choses se passeront.

Pour ce qui concerne le phasage, monsieur le secrétaire d'État, je répète que notre amendement ne visait pas à réintroduire celui qui était prévu, jusqu'en 2025, par M. Carrez. Sinon, nous aurions rédigé notre proposition d'une tout autre manière ! Il s'agissait simplement d'indiquer, dans le cadre de la réalisation de la double boucle, par quoi on allait commencer. Je ne comprends pas que ce point ne puisse pas être précisé avant le débat public ! Selon vous, tous les tronçons devraient être réalisés simultanément...

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur un dernier point. D'après les explications qui nous ont été fournies, aucun tronçon de cette boucle ne devrait fonctionner avant la réalisation définitive de l'ouvrage, c'est-à-dire avant treize ans au minimum. Si tel est véritablement votre projet, je vous souhaite bon courage pour le débat public !

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 2, modifié.

J'ai été saisi de deux demandes de scrutin public émanant, l'une, du groupe socialiste, l'autre, du groupe CRC-SPG.

Je rappelle que la commission et le Gouvernement se sont prononcés favorablement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 172 :

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

Le Sénat a adopté.

4

## RENVOI POUR AVIS

**M. le président.** J'informe le Sénat que la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, renforçant la protection des victimes et la prévention et la répression des violences faites aux femmes (n° 340, 2009-2010), dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond, est renvoyé pour avis, à sa demande, à la commission des affaires sociales.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt-deux heures cinq.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à vingt heures cinq, est reprise à vingt-deux heures cinq.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

5

**CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS**

**M. le président.** Je vais donner lecture des conclusions de la conférence des présidents qui s'est réunie aujourd'hui.

La conférence des présidents a tout d'abord pris acte de la demande du groupe socialiste tendant à la création d'une mission d'information commune sur la décentralisation des territoires.

Elle a en outre ratifié le protocole organisant à titre expérimental la concertation avec les partenaires sociaux préalablement à l'examen, par le Sénat, des propositions de loi relatives aux relations individuelles et collectives du travail, à l'emploi et à la formation professionnelle.

Voici maintenant l'ordre du jour du Sénat pour les jours et les semaines à venir :

*SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ  
AU GOUVERNEMENT*

*(suite)*

**Jeudi 8 avril 2010**

*À 9 heures 30 :*

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

1°) Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris (texte de la commission, n° 367, 2009-2010) ;

*À 15 heures et le soir :*

2°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

*(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures) ;*

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

3°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée (texte de la commission, n° 363, 2009-2010) ;

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;*

*Les délais limite pour le dépôt des amendements et pour les inscriptions de parole sont expirés) ;*

4°) Suite du projet de loi relatif au Grand Paris.

**Éventuellement, vendredi 9 avril 2010**

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

*À 9 heures 30, à 14 heures 30 et le soir :*

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

*SUSPENSION DES TRAVAUX EN  
SÉANCE PLÉNIÈRE :*

Le Sénat suspendra ses travaux en séance plénière du dimanche 11 avril au dimanche 25 avril 2010.

*SEMAINE SÉNATORIALE D'INITIATIVE*

**Mardi 27 avril 2010**

*À 9 heures 30 :*

1°) Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 735 de Mme Patricia Schillinger à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi ;

*(Découverts bancaires) ;*

- n° 754 de M. René-Pierre Signé à M. le ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche ;

*(Marge des distributeurs sur les prix des produits agricoles) ;*

- n° 770 de Mme Françoise Férat à M. le ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche ;

*(Perspectives de l'enseignement agricole) ;*

- n° 804 de Mme Jacqueline Alquier à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;

*(Menaces pesant sur les territoires de montagne) ;*

- n° 811 de M. Bernard Piras à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité ;

*(Situation des personnes handicapées) ;*

- n° 812 de M. Robert Navarro à M. le ministre de la défense ;

*(Application de la RGPP au ministère de la défense) ;*

- n° 813 de M. Jean-Pierre Sueur à M. le secrétaire d'État chargé des transports ;

*(Maintien de la gare de Briare) ;*

- n° 814 de M. Roger Madec à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

*(Inégalités des arrondissements parisiens en matière d'élus) ;*

- n° 815 de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;

*(Indemnisation du préjudice causé à une commune par l'utilisation d'une source pour l'alimentation en eau potable d'un groupement) ;*

- n° 816 de M. Yvon Collin à M. le ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche ;

*(Application du décret sur la gestion collective des prélèvements d'eau) ;*

- n° 817 de Mme Anne-Marie Payet à M. le ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche ;

*(Bail à colonat partiaire dans les départements d'outre-mer) ;*

- n° 820 de Mme Marie-France Beaufile à Mme la ministre de la santé et des sports ;

*(Salariés et ordre des infirmiers) ;*

- n° 821 de M. Jacques Mézard à M. le secrétaire d'État chargé des transports ;

*(Accessibilité des transports en commun pour les personnes handicapées et à mobilité réduite) ;*

- n° 822 de M. Rachel Mazuir à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville;

*(Difficultés budgétaires des associations d'aide à la personne);*

- n° 823 de Mme Françoise Laborde à M. le Premier ministre;

*(Désignation des membres de l'Observatoire de la laïcité);*

- n° 825 de M. Jean-Luc Fichet à Mme la ministre de la santé et des sports;

*(Statut de l'herboristerie en France);*

- n° 827 de M. Georges Patient à M. le secrétaire d'État chargé des transports;

*(Plan d'action relatif au centre de contrôle de Cayenne Rochambeau);*

- n° 840 de M. Claude Biwer à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services et de la consommation;

*(Compatibilité entre un office de tourisme intercommunal et des syndicats d'initiative communaux existants);*

À 14 heures 30:

2°) Éloge funèbre de Jacqueline Chevé;

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution:*

3°) Deuxième lecture du projet de loi organique, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à l'application de l'article 65 de la Constitution (texte de la commission, n° 393, 2009-2010);

4°) Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, prorogeant le mandat des membres du Conseil supérieur de la magistrature (texte de la commission, n° 391, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a décidé que ces deux projets de loi feraient l'objet d'une discussion générale commune;*

*La conférence des présidents a fixé:*

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 26 avril 2010);

- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance à ces deux textes.

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 27 avril 2010, à neuf heures trente);*

*Ordre du jour fixé par le Sénat:*

5°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à renforcer les moyens du Parlement en matière de contrôle de l'action du Gouvernement et d'évaluation des politiques publiques (texte de la commission, n° 389, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 26 avril 2010);*

*- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 27 avril 2010, le matin);*

*De 17 heures à 17 heures 45:*

6°) Questions cribles thématiques sur « le logement »;

*(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant douze heures trente);*

*À 18 heures et le soir:*

7°) Suite de l'ordre du jour de l'après-midi.

### **Mercredi 28 avril 2010**

*À 14 heures 30:*

1°) Désignation des 26 membres de la mission commune d'information sur la désindustrialisation des territoires (application de l'article 6 bis du règlement, à la demande du groupe socialiste);

*(Les candidatures à cette mission commune d'information devront être déposées au service de la séance avant le mardi 27 avril 2010, à dix-sept heures);*

*Ordre du jour réservé au groupe UMP:*

2°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à faciliter la saisie et la confiscation en matière pénale (texte de la commission, n° 329, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 27 avril 2010);*

*- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 28 avril 2010, le matin).*

### **Judi 29 avril 2010**

*À 9 heures:*

*Ordre du jour réservé au groupe socialiste:*

1°) Proposition de loi portant réforme de la garde à vue, présentée par Mme Alima Boumediene-Thiery et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés (n° 201 rectifié, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 28 avril 2010);*

*- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 28 avril 2010, le matin;*

2°) Proposition de loi relative aux règles de cumul et d'incompatibilité des mandats sociaux dans les sociétés anonymes et à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance, présentée par Mme Nicole Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés (n° 291, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 28 avril 2010);*

*- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 28 avril 2010, le matin;*

*À 15 heures:*

*Ordre du jour réservé au groupe Union centriste:*

3°) Proposition de loi relative aux contrats d'assurance sur la vie, présentée par M. Hervé Maurey (texte de la commission, n° 373, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 28 avril 2010);*

*- au lundi 26 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 28 avril 2010, le matin;*

4°) Proposition de loi tendant à faciliter l'accès aux stages des étudiants et élèves travailleurs sociaux, présentée par M. Nicolas About et Mme Sylvie Desmarescaux (texte de la commission, n° 397, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé:*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 28 avril 2010);*

*- au mardi 27 avril 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des affaires sociales se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 28 avril 2010, le matin.*

**SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ  
AU GOUVERNEMENT**

**Mardi 4 mai 2010**

*À 9 heures 30:*

1°) Dix-huit questions orales:

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 807 de Mme Anne-Marie Escoffier à M. le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme;

*(Systèmes de réduction d'impôt par l'investissement locatif);*

- n° 830 de Mme Bariza Khiari à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales;

*(Inscription de l'Algérie dans la liste des zones à risques terroristes);*

- n° 831 de Mme Nicole Bonnefoy à Mme la secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité;

*(Prise en charge des frais de transport d'un handicapé entre l'établissement et le domicile, lors d'une permission de sortie);*

- n° 833 de M. Pierre-Yves Collombat à Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche;

*(Situation de l'université du Sud Toulon-Var);*

- n° 834 de M. Aymeri de Montesquiou à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat;

*(Achèvement des travaux du tronçon Auch-Aubiet de la RN 124);*

- n° 835 de M. Marc Laménie à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville;

*(Stages étudiants et conséquences de la diminution de la durée ouvrant droit à gratification);*

- n° 836 de M. Nicolas About à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville;

*(Évolution de l'allocation équivalent retraite);*

- n° 838 de Mme Catherine Procaccia à M. le secrétaire d'État chargé des transports;

*(Interruption du fonctionnement de la voie auxiliaire sur l'échangeur A4-A86);*

- n° 841 de M. Roland Ries à Mme la ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés;

*(Suppression de compétences du tribunal de grande instance de Strasbourg);*

- n° 842 de M. Jean-Jacques Mirassou à M. le ministre de la culture et de la communication;

*(Taxation des émetteurs radiophoniques et de télévision);*

- n° 843 de M. Mme Nathalie Goulet à M. le ministre des affaires étrangères et européennes;

*(Recrutement des personnels des ambassades);*

- n° 845 de M. Antoine Lefèvre à M. le ministre de l'éducation nationale, porte-parole du Gouvernement;

*(Dispositif d'aide individuelle à la scolarité des enfants handicapés);*

- n° 849 de Mme Alima Boumediene-Thiery à Mme la ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés;

*(Droit au rapprochement familial des détenus corses);*

- n° 850 de Mme Nicole Bricq à Mme la ministre de la santé et des sports;

*(Fermeture de l'unité de l'hôpital intercommunal de La Ferté-sous-Jouarre);*

- n° 852 de M. Michel Houel à M. le secrétaire d'État chargé des transports;

*(Limite d'âge dans la fonction publique);*

- n° 854 de M. Jean Boyer à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat;

*(Avenir du photovoltaïque);*

- n° 859 de M. Michel Billout à Mme la ministre de la santé et des sports;

*(Menaces sur les établissements de santé en Seine-et-Marne);*

- n° 864 de M. René Vestri à M. le secrétaire d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services et de la consommation;

*(Application du droit à l'oubli en matière d'incidents bancaires);*

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

*À 14 heures 30 et, éventuellement, le soir :*

2°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre le recours au vote par voie électronique lors des élections des membres de conseils des établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel (n° 633, 2008-2009);

*(La commission de la culture se réunira pour le rapport le mercredi 28 avril 2010, à quatorze heures trente (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 26 avril 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 3 mai 2010);

- au lundi 3 mai 2010, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

*La commission de la culture se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 4 mai 2010, à neuf heures trente);*

3°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à garantir de justes conditions de rémunération aux salariés concernés par une procédure de reclassement (n° 504, 2008-2009);

*(La commission des affaires sociales se réunira pour le rapport le mardi 27 avril 2010, à quinze heures (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : mardi 27 avril 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 3 mai 2010);

- au lundi 3 mai 2010, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

*La commission des affaires sociales se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 4 mai 2010).*

### **Mercredi 5 mai 2010**

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

*À 14 heures 30 et, éventuellement, le soir :*

1°) Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée;

*(Conformément au droit commun défini à l'article 29 ter du règlement, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe disposeront, dans la discussion générale, d'un temps global de deux heures; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 4 mai 2010);*

2°) Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Conseil économique, social et environnemental (n° 395, 2009-2010);

*(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 28 avril 2010, le matin (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 26 avril 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 4 mai 2010);

- au mardi 4 mai 2010, à treize heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 5 mai 2010, le matin).*

### **Jeudi 6 mai 2010**

*À 9 heures 30 :*

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

1°) Projet de loi tendant à l'élimination des armes à sous-munitions (texte de la commission, n° 383, 2009-2010);

*(La conférence des présidents a fixé :*

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 5 mai 2010);

- au jeudi 29 avril 2010, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

*La commission des affaires étrangères se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 4 mai 2010, l'après-midi ou le mercredi 5 mai, le matin);*

2°) Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer (n° 607 rectifié, 2008-2009);

*(La conférence des présidents a fixé :*

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 5 mai 2010);

- au jeudi 29 avril 2010, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des affaires étrangères se réunira pour examiner les amendements de séance le mardi 4 mai 2010, après-midi ou le mercredi 5 mai, le matin);

3°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Roumanie relatif à une coopération en vue de la protection des mineurs roumains isolés sur le territoire de la République française et à leur retour dans leur pays d'origine ainsi qu'à la lutte contre les réseaux d'exploitation concernant les mineurs (texte de la commission, n° 316, 2009-2010);

(Conformément au droit commun défini à l'article 29 ter du règlement, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe disposeront, dans la discussion générale, d'un temps global de deux heures; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 5 mai 2010);

4°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tchèque sur l'échange de données et la coopération en matière de cotisations et de lutte contre la fraude aux prestations de sécurité sociale (texte de la commission, n° 311, 2009-2010);

5°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique pour le développement de la coopération et de l'entraide administrative en matière de sécurité sociale (texte de la commission, n° 312, 2009-2010);

6°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (texte de la commission, n° 314, 2009-2010);

(Pour les trois projets de loi ci-dessus, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée;

Selon cette procédure simplifiée, les projets de loi sont directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le lundi 3 mai 2010, à dix-sept heures qu'un projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle);

À 15 heures et, éventuellement, le soir :

7°) Questions d'actualité au Gouvernement;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures);

8°) Suite de l'ordre du jour du matin.

SEMAINE SÉNATORIALE DE CONTRÔLE  
DE L'ACTION DU GOUVERNEMENT  
ET D'ÉVALUATION DES POLITIQUES  
PUBLIQUES

**Lundi 10 mai 2010**

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

1°) Débat sur l'application de la loi relative à la communication audiovisuelle et au nouveau service public de télévision (demande du groupe Union centriste);

(La conférence des présidents :

- a décidé d'attribuer un temps de parole de vingt minutes au groupe Union centriste;

- a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le vendredi 7 mai 2010);

2°) Débat « L'Hôpital un an après l'examen de la loi au Sénat » (demande de la commission des affaires sociales);

(La conférence des présidents :

- a décidé d'attribuer un temps de parole de vingt minutes à la commission des affaires sociales;

- a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le vendredi 7 mai 2010).

**Mardi 11 mai 2010**

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

1°) Débat sur la fiscalité des énergies alternatives (demande du groupe UMP);

(La conférence des présidents :

- a décidé d'attribuer un temps de parole de vingt minutes au groupe UMP;

- a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 10 mai 2010);

De 17 heures à 17 heures 45 :

2°) Questions cribles thématiques;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant douze heures trente);

À 18 heures :

3°) Question orale avec débat n° 54 de Mme Michèle André à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la situation des personnes prostituées (demande de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes);

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 10 mai 2010.*

*Conformément à l'article 82, alinéa 1, du règlement, l'auteur de la question et chaque orateur peuvent utiliser une partie du temps de parole pour répondre au Gouvernement) ;*

*Le soir :*

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

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 10 mai 2010.*

*Conformément à l'article 82, alinéa 1, du règlement, l'auteur de la question et chaque orateur peuvent utiliser une partie du temps de parole pour répondre au Gouvernement).*

### **Mercredi 12 mai 2010**

*Ordre du jour fixé par le Sénat :*

*À 14 heures 30 :*

1° Débat sur l'application de la loi de 2005 sur le handicap (demande des groupes socialiste et du RDSE) ;

*(La conférence des présidents :*

*- a décidé d'attribuer un temps de parole de dix minutes au groupe socialiste et dix minutes au groupe du RDSE ;*

*- a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 11 mai 2010) ;*

2° Question orale européenne avec débat n° 5 de M. Jean Bizet à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur la transposition de la directive « services » (demande de la commission des affaires européennes) ;

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 11 mai 2010.*

*Conformément à l'article 82, alinéa 1, du règlement, l'auteur de la question et chaque orateur peuvent utiliser une partie du temps de parole pour répondre au Gouvernement).*

### *SEMAINE SÉNATORIALE D'INITIATIVE*

### **Mardi 18 mai 2010**

*À 9 heures 30 :*

1° Dix-huit questions orales :

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 775 de Mme Michelle Demessine à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville ;

*(Arrêt du Conseil d'État du 30 décembre 2009 demandant au Gouvernement de créer le Fonds national de financement de la protection de l'enfance) ;*

- n° 819 de Mme Anne-Marie Payet à Mme la ministre de la santé et des sports ;

*(Interdiction de fumer dans les lieux à usage collectif) ;*

- n° 824 de Mme Bernadette Bourzai à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;

*(Tarif d'achat de l'électricité produite à partir de la biomasse) ;*

- n° 829 de M. Jacques Berthou à M. le secrétaire d'État chargé des transports ;

*(Conduite de véhicule agricole par des employés communaux) ;*

- n° 832 de Mme Maryvonne Blondin à Mme la ministre d'État, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés ;

*(Identité de genre et statut des personnes transsexuelles) ;*

- n° 847 de M. Daniel Laurent à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;

*(Intégration dans la fonction publique territoriale des personnels des parcs départementaux et compensation financière des traitements des personnels) ;*

- n° 848 de M. Bernard Fournier à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

*(Publication du décret relatif aux règles d'aménagement des points d'eau servant à l'alimentation des engins de lutte contre l'incendie) ;*

- n° 856 de M. Philippe Leroy à M. le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État ;

*(Amortissement des subventions d'équipement versées par les départements) ;*

- n° 858 de M. Gérard Bailly à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;

*(Participation de l'agriculture à la mise en œuvre des énergies renouvelables) ;*

- n° 861 de M. Marcel Rainaud à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

*(Compagnie de gendarmerie de Castelnaudary) ;*

- n° 862 de M. Jean-Pierre Sueur à Mme la ministre de la santé et des sports ;

*(Situation de l'hôpital de Pithiviers) ;*

- n° 865 de M. François Rebsamen à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville ;

*(Situation de la caisse d'allocations familiales de la Côte-d'Or) ;*

- n° 866 de M. Jean-Jacques Lozach à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville ;

*(Conditions de fonctionnement et mise en œuvre des missions des maisons départementales des personnes handicapées) ;*

- n° 867 de M. Francis Grignon à M. le ministre de l'éducation nationale, porte-parole du Gouvernement ;

*(Réforme de la filière du baccalauréat technologique et conséquences pour le secteur du BTP) ;*

- n° 868 de Mme Claire-Lise Champion à M. le ministre de l'éducation nationale, porte-parole du Gouvernement ;

*(Moyens d'enseignement pour la rentrée 2010) ;*

- n° 869 de M. André Trillard à M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville ;

*(Situation financière des veufs et veuves) ;*

- n° 870 de M. René-Pierre Signé à Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi ;

*(Suppression de la demi-part fiscale supplémentaire attribuée aux veuves et veufs) ;*

- n° 885 de M. François Fortassin à M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

*(Conditions d'engagement des sapeurs-pompiers volontaires) ;*

*À 14 heures 30 et le soir :*

*Ordre du jour fixé par le Sénat :*

2°) Projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (Procédure accélérée) (n° 200, 2009-2010) ;

*(La commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire se réunira pour le rapport le mardi 5 mai 2010, toute la journée et, éventuellement, le soir (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : vendredi 30 avril 2010, à onze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

*- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 17 mai 2010) ;*

*- au lundi 17 mai 2010, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire se réunira pour examiner les amendements de séance les mardi 18 mai 2010 à treize heures trente et, éventuellement, à la suspension de l'après-midi et le mercredi 19 mai 2010, le matin et, éventuellement, l'après-midi).*

**Mercredi 19 mai 2010**

*À 14 heures 30 :*

*Ordre du jour réservé au groupe socialiste :*

1°) Deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, pour le développement des sociétés publiques locales (n° 359, 2009-2010) ;

*(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 5 mai 2010, le matin, (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 3 mai 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 18 mai 2010) ;*

*- au lundi 17 mai 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 19 mai 2010, le matin ;*

2°) Question orale avec débat sur la gendarmerie ;

*(La conférence des présidents a fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 18 mai 2010.*

*Conformément à l'article 82, alinéa 1, du règlement, l'auteur de la question et chaque orateur peuvent utiliser une partie du temps de parole pour répondre au Gouvernement) ;*

*À 21 heures 30 :*

*Ordre du jour fixé par le Sénat :*

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

**Jeudi 20 mai 2010**

*À 9 heures :*

*Ordre du jour réservé au groupe CRC-SPG :*

1°) Proposition de loi tendant à abroger le bouclier fiscal, présentée par M. Thierry Foucaud et les membres du groupe CRC-SPG (n° 381, 2009-2010) ;

*(La commission des finances se réunira pour le rapport le mercredi 12 mai 2010, le matin, (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 10 mai 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 19 mai 2010) ;*

*- au mardi 18 mai 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.*

*La commission des finances se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 19 mai 2010, le matin) ;*

2°) Proposition de loi visant à assurer la sauvegarde du service public de la télévision, présentée par M. Jack Ralite et les membres du groupe CRC-SPG (n° 384, 2009-2010) ;

*(La commission de la culture se réunira pour le rapport le mercredi 5 mai 2010, le matin, (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 3 mai 2010, à douze heures).*

*La conférence des présidents a fixé :*

*- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 19 mai 2010) ;*

- au mardi 18 mai 2010, à quinze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission de la culture se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 19 mai 2010, le matin);

À 15 heures et le soir :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures);

*Ordre du jour fixé par le Sénat :*

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

#### SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

**Mardi 25 mai 2010**

À 14 heures 30 :

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

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

De 17 heures à 17 heures 45 :

*Ordre du jour fixé par le Sénat :*

2°) Questions cibles thématiques;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant douze heures trente);

À 18 heures et le soir :

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

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

**Mercredi 26 mai 2010**

À 14 heures 30 et le soir :

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

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

**Jeudi 27 mai 2010**

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

*Ordre du jour fixé par le Gouvernement :*

- Projet de loi organique relatif au Défenseur des droits (n° 610, 2008-2009) et projet de loi relatif au Défenseur des droits (n° 611, 2008-2009);

(La conférence des présidents a décidé que ces deux projets de loi feraient l'objet d'une discussion générale commune.

La commission des lois se réunira pour le rapport le mardi 11 mai 2010, l'après-midi (délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 10 mai 2010, à 12 heures).

La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe (les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 26 mai 2010);

- au jeudi 20 mai 2010, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements de séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements de séance le mercredi 26 mai 2010, le matin).

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents relatives à la tenue des séances?...

Ces propositions sont adoptées.

#### ANNEXE

Protocole organisant, à titre expérimental, la concertation avec les partenaires sociaux préalablement à l'examen, par le Sénat, des propositions de loi relatives aux relations individuelles et collectives du travail, à l'emploi et à la formation professionnelle

(Protocole approuvé par le bureau du Sénat du 16 décembre 2009 et par la conférence des présidents lors de sa réunion du 7 avril 2010)

L'article L. 1 du code du travail prévoit que tout projet de réforme envisagé par le Gouvernement, qui porte sur les relations individuelles et collectives du travail, l'emploi et la formation professionnelle, fait l'objet d'une concertation préalable avec les partenaires sociaux en vue de l'ouverture éventuelle d'une négociation.

Le présent protocole se propose de mettre en place, à titre expérimental, une procédure analogue destinée à garantir le dialogue social pour les propositions de loi traitant des mêmes matières, dans le respect du droit d'initiative et d'amendement des sénateurs tel qu'il est garanti par la Constitution et le règlement du Sénat, et sans préjudice des compétences de la conférence des présidents en matière de fixation de l'ordre du jour. Cette expérimentation fera l'objet d'une évaluation d'ici au 30 septembre 2011.

*Art. 1 -* Le présent protocole s'applique aux propositions de loi portant réforme, au sens du premier alinéa de l'article L. 1 du code du travail, des relations individuelles et collectives du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle qui relèvent du champ de la négociation nationale et interprofessionnelle.

*Art. 2 -* Lorsque l'inscription à l'ordre du jour du Sénat d'une proposition de loi entrant dans le champ du présent protocole est envisagée par la conférence des présidents, le président de la commission des affaires sociales informe par écrit les organisations syndicales de salariés et d'employeurs représentatives au niveau national et interprofessionnel, en vue de recueillir leur avis sur la proposition de loi ainsi que sur l'éventualité de l'ouverture d'une négociation. Une copie du présent protocole est jointe à cet envoi.

*Art. 3 -* Les organisations représentatives ont quinze jours pour faire part de leurs intentions.

*Art. 4 -* En l'absence de réponse dans le délai fixé à l'article 3, la proposition de loi peut être inscrite à l'ordre du jour par la conférence des présidents.

Si les organisations représentatives souhaitent donner leur avis sans solliciter l'ouverture d'une négociation, l'auteur ou le premier signataire de la proposition de loi reçoit leurs observations, puis modifie, le cas échéant, son texte. La proposition de loi, éventuellement corrigée, est ensuite instruite par la commission des affaires sociales selon la procédure habituelle, en vue de son examen en séance publique.

Lorsque les organisations représentatives font connaître leur intention d'engager une négociation, le président de la commission des affaires sociales leur accorde un délai raisonnable pour sa conduite. Le cas échéant, il accepte la prorogation de ce délai, à la demande des organisations représentatives, pour permettre l'aboutissement de la négociation. Dans ce cas, il en informe la conférence des présidents et l'auteur ou le premier signataire de la proposition de loi.

*Art. 5* - En cas de conclusion d'un accord national interprofessionnel, le président de la commission des affaires sociales en informe l'auteur ou le premier signataire de la proposition de loi.

En l'absence d'accord, chaque organisation représentative a la faculté de faire connaître son point de vue.

*Art. 6* - Les auditions de la commission visées au second alinéa de l'article 4, l'avis des organisations et, le cas échéant, le texte de l'accord national interprofessionnel sont annexés au rapport de la commission.

*Art. 7* - En cas d'urgence reconnue par le président du Sénat en conférence des présidents, la procédure de concertation prévue aux articles précédents n'est pas applicable. La décision de déclarer l'urgence est communiquée aux organisations représentatives dans un document qui en expose les motifs.

6

## GRAND PARIS

### SUITE DE LA DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI EN PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE

*(Texte de la commission)*

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 2 *bis*.

#### Article 2 *bis*

**(Supprimé)**

#### Article 3

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

② Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. La commission met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge

matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission.

③ Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

④ II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires pour éclairer le public, notamment les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi, l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au plan du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France, l'estimation du coût et les modes de financement envisagés, les prévisions de trafic, l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire, ainsi que le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

⑤ L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois. Le projet de dossier est simultanément transmis au représentant de l'État dans la région. Celui-ci peut, dans ce même délai de quinze jours, faire part de ses observations.

⑥ III. – Dès publication de la décision prévue au second alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

⑦ À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis au représentant de l'État dans la région qui en adresse aussitôt copie à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.

⑧ IV. – Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévue par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée du débat public.

⑨ La durée du débat public est de quatre mois.

⑩ V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions compétentes des assemblées parlementaires.

⑪ Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les structures visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées, ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre.

⑫ VI. – (*Supprimé*)

⑬ VII. – (*non modifié*) Aucune irrégularité au regard des I à V du présent article ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

⑭ VIII. – (*non modifié*) La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n°

du

relative au Grand Paris ».

⑮ VIII *bis* (*nouveau*). – Les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme ne sont pas applicables aux projets ayant fait l'objet du débat public conduit en application du présent article.

⑯ IX. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

⑰ X (*nouveau*). – Lorsqu'une procédure de débat public a été engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement pour une opération portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île-de-France, cette procédure est close le lendemain du jour suivant la publication de la présente loi. Les éléments techniques relatifs à ce projet transmis à la Commission nationale du débat public au jour de la clôture de cette procédure sont intégrés en tant qu'annexe au dossier prévu au II du présent article.

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

**Mme Éliane Assassi.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'article 3 organise la procédure de consultation de la population et des collectivités sur le schéma de réseau du Grand Paris défini à l'article 2 précédent.

Je souhaiterais tout d'abord souligner l'évolution positive qu'a connue le texte lors de son examen par l'Assemblée nationale puisque celle-ci a fait le choix de confier l'organisation de ce débat à la Commission nationale du débat public. Il faut dire que la levée de boucliers était telle, notamment de la part de cette autorité indépendante qui n'a pourtant pas l'habitude de s'exprimer, que la majorité en place pouvait

difficilement refuser de revoir sa copie. Il était en effet invraisemblable d'organiser un débat public dans lequel la Société du Grand Paris aurait été à la fois juge et partie.

Malgré cette évolution, il me semble que le débat tel qu'il se trouve configuré par l'article 3 n'est toujours pas satisfaisant.

D'abord, nous estimons que l'organisation d'un débat public auquel seraient conviées les collectivités locales, ainsi que Paris-Métropole et le STIF, le Syndicat des transports d'Île-de-France, n'efface pas le coup de force que représente l'institution d'une Société du Grand Paris disposant de compétences exorbitantes et dérogoires dans les domaines du transport et de l'aménagement.

Pour les sénateurs du groupe CRC-SPG, le plus important n'est pas la consultation des collectivités territoriales sur un projet sur lequel elles n'auront plus la main, mais la véritable implication de celles-ci dans ce projet. Consulter les collectivités locales ne peut en aucun cas justifier qu'elles soient dessaisies de leur compétence.

Faut-il d'ailleurs créer de nouvelles structures, de nouvelles institutions pour porter un tel projet ?

Bien au contraire, les débats que nous venons d'avoir confirmés que le Gouvernement ne peut, dans le même temps, critiquer le « mille-feuille territorial » et ajouter des couches technocratiques, alors même que les structures démocratiques pour mener un tel projet existent déjà avec le STIF, dont on pourrait d'ailleurs envisager de démocratiser encore la gouvernance.

S'agissant de l'objet même de ce débat, je crois primordial que cette consultation porte sur l'opportunité de créer une nouvelle structure en charge de la réalisation d'un nouveau réseau : il ne saurait être question de discuter simplement de son tracé.

Si cet aspect est prévu dans les termes mêmes de la loi, puisque ce débat porterait sur la pertinence, les objectifs et les caractéristiques principales du schéma d'ensemble, nous pouvons légitimement nous interroger sur la capacité des acteurs du débat public à juger de l'opportunité, alors même que le principe d'un schéma directeur et de la Société du Grand Paris serait inscrit dans la loi.

Il est également nécessaire que ce débat s'appuie sur différents scénarios techniques et, notamment, que soit débattue l'opportunité de créer un réseau souterrain, que les équipes d'architectes n'avaient pas semblé privilégier, du moins dans sa totalité. Envisager de tels investissements suppose que l'ensemble des hypothèses soient prises en compte.

Nous discernons également, au travers de cet article, votre volonté d'aller vite en écourtant ce débat.

**M. Guy Fischer.** C'est vrai !

**Mme Éliane Assassi.** Ainsi, tous les délais sont raccourcis par rapport aux procédures habituelles pour que ce débat public sur le projet du Grand Paris soit contenu dans un délai de neuf mois, quand la procédure normale dure à peu près vingt et un mois.

Nous considérons pourtant que le débat public, dans la mesure où il permet à tous de participer, est un moment clef en termes de démocratie. Il ne peut donc souffrir d'être vidé de substance.

Comment ne pas contester également la place prépondérante accordée au préfet de région, au-delà des prescriptions de droit commun ? Nous nous réjouissons à ce titre de l'avis favorable de la commission sur l'amendement y afférent.

Comment ne pas constater en outre que, malgré l'organisation de ce débat, la Société du Grand Paris sera en dernière analyse libre de prendre en compte ou non les avis émis par les collectivités, les architectes de l'atelier international, les experts et les citoyens ?

Pour notre part, nous estimons au contraire que la place reconnue aux élus, représentants des citoyens, doit être centrale dans l'élaboration d'un projet urbain et politique concernant l'avenir de la région capitale. Leur avis ne doit pas être facultatif, monsieur le secrétaire d'État, mais bien obligatoire et contraignant, afin que ce projet soit partagé, pertinent pour l'ensemble des Franciliens.

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

**Mme Éliane Assassi.** Nous contestons, pour finir, le fait que le débat public sur le Grand huit justifie, aux yeux de la majorité de la commission spéciale, l'abandon des autres débats publics, tel celui portant sur le projet Arc Express.

Ce projet déjà ancien, approuvé par les habitants, répond à de véritables besoins. Il ne peut être la première victime de la volonté de l'État de reprendre la main sur l'Île-de-France. Ce projet fait également partie de ceux qui sont financés par le contrat de plan État-région, et les parlementaires que nous sommes ne sauraient décréter son abandon.

Nous voyons bien, cependant, la logique qui prévaut : vider les contrats de plan pour financer le Grand huit grâce à des financements dits « indépendants ». Nous proposerons donc le maintien de ce projet par la suppression des dispositions introduites par la commission.

**M. le président.** La parole est à Mme Bariza Khiari, sur l'article.

**Mme Bariza Khiari.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, nous voici donc au cœur du problème. Après les belles déclarations de l'article 1<sup>er</sup>, les masques tombent avec cet article 3, qui montre clairement vos intentions.

Ce que vous n'avez pu obtenir par les urnes, vous essayez de l'obtenir par la loi, et en recourant de surcroît à une procédure d'urgence. Votre vision de l'évolution de la métropole a été désavouée par les Franciliens, tandis que le projet que nous portons au travers du schéma directeur de la région d'Île-de-France, le SDRIF, a été largement plébiscité. Mais qu'à cela ne tienne, les élections régionales connaîtront un troisième tour, par le biais du Parlement, au mépris du vote des citoyens et des projets des territoires concernés.

Vous dites, monsieur le secrétaire d'État, vouloir associer les collectivités territoriales au projet du Grand Paris et permettre une participation des citoyens à la conception de cet ouvrage. Mais, dans le même temps, vous établissez une procédure de débat public dérogatoire au droit commun, dont le but principal n'est autre que de vous faire gagner un an. Ne vous semble-t-il pas contradictoire de vouloir aller vite tout en prenant le temps de la discussion et du débat ? Le lance-pierre vous paraît-il l'instrument idoine d'un débat serein et constructif ?

Cet article 3 est la négation même des principes énumérés à l'article 1<sup>er</sup>.

Pis, vous ne tenez pas compte des leçons du passé. Les années 1960 nous ont appris que, lorsqu'on aménageait des quartiers à la hâte, dans l'urgence, sans se soucier de leur insertion dans l'espace urbain et des besoins futurs des habitants, on se condamnait à subir par la suite une lente dégradation du bâti.

On ne crée pas une vision de long terme, globalisante, en voulant sauter les étapes de la réflexion. Au contraire, on contribue ainsi à rater un aménagement. Votre urgence est factice, elle ne résiste pas à l'épreuve des faits. Rien ne saurait donc légitimer le recours à une procédure dérogatoire.

Par ailleurs, que penser du dernier alinéa du présent article, qui suspend la réalisation d'Arc Express, projet phare de la région d'Île-de-France – ma collègue Mme Assassi vient de le souligner –, à l'issue du vote de cette loi ? Vous affirmez vouloir respecter les collectivités territoriales, mais vous sapez leur travail !

Les électeurs de la liste de Jean-Paul Huchon, arrivée largement en tête au second tour des élections régionales en mars dernier, se sont prononcés sur un projet de transport clair et proche de leurs attentes.

En d'autres termes, par cet article, vous ne tendez pas la main à la région, quoi que vous disiez. Au contraire, vous ouvrez, à partir de l'article 3, un espace de défiance.

**M. le président.** Je suis saisi de sept amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 16, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Dans sa rédaction actuelle, l'article 3 prévoit simplement que le schéma d'ensemble est soumis à l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, de Paris-Métropole et du STIF.

Nous considérons que l'accord du STIF sur tout projet modifiant le réseau de transport doit être maintenu, de manière à en préserver la cohérence. Nous estimons ainsi que, pour assurer la cohérence du réseau francilien de transport en commun, l'autorité organisatrice des transports de la région, représentante des collectivités territoriales, doit être le maître de la réalisation du schéma de transport public du Grand Paris et disposer d'un véritable pouvoir décisionnel.

Parallèlement, il est également nécessaire de réunir les différents acteurs des transports franciliens pour parvenir à une réelle coordination des projets de transport. Dans ce cadre, nous demandons que tous les acteurs soient parties prenantes et réunis au sein d'un comité de pilotage : l'État, auquel nous ne dénonçons pas un rôle majeur, les collectivités territoriales franciliennes, le syndicat mixte « Paris-Métropole », l'atelier international du Grand Paris, le STIF, mais également, puisqu'ils seront les artisans de ce nouveau réseau et qu'ils disposent d'une ingénierie forte, la RATP, Réseau ferré de France et la SNCF.

Un tel dispositif serait, à nos yeux, à même de garantir la cohérence du réseau, et notamment de veiller à l'interconnexion et à l'interopérabilité.

**M. le président.** L'amendement n° 120, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Champion et Khiari, MM. Lagache, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voynet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. David Assouline.

**M. David Assouline.** Le texte prévoit que la SGP, la Société du Grand Paris, élabore le schéma d'ensemble du réseau après avoir recueilli l'avis des collectivités et de leurs groupements, de Paris-Métropole, du STIF et de l'atelier international du Grand Paris. Cette rédaction met sur le même plan des acteurs aux compétences et aux pouvoirs pourtant radicalement différents.

Il y a d'abord une autorité organisatrice des transports qui, aux termes de la loi, dispose depuis 1959 d'une compétence en matière de transports urbains en Île-de-France et qui est placée depuis 2006 sous la tutelle de la collectivité régionale. Il est logique de plaider pour que le STIF, à qui reviendra *in fine* la charge du matériel roulant du réseau, et qui a la responsabilité de l'organisation du service en général, soit pleinement associé à l'établissement du schéma d'ensemble du réseau.

Le terme « association » est à prendre ici au sens le plus formel. C'est en effet ce terme qui a été choisi pour qualifier la relation qui lie la région et l'État dans l'élaboration du schéma directeur de la région d'Île-de-France. L'article 40 de la loi du 4 février 1995 a ouvert le texte de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme de la manière suivante : « La région d'Île-de-France élabore en association avec l'État un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région. »

Il s'agissait de fonder le caractère opposable du SDRIF et de le rendre juridiquement fort, de telle manière qu'il s'impose aux communes dans l'élaboration de leur plan local d'urba-

nisme, sans que puisse planer de doute sur sa légalité, notamment au regard du principe de non-tutelle d'une collectivité sur une autre.

Le Gouvernement a malheureusement choisi d'user de cette procédure spécifique pour bloquer l'adoption du SDRIF. C'est évidemment contraire à l'esprit de la loi, votée par la droite en 1995, qui entendait alors soutenir l'avenir de la région capitale, qu'elle dirigeait à l'époque.

Reste que le principe de l'association entre l'État et la collectivité nous semble de nature à créer les conditions de la confiance à l'égard des communes et de leurs groupements, d'une part, à l'égard des entreprises et des investisseurs, d'autre part.

Nous pensons que la co-élaboration d'un schéma qui a pour vocation de structurer une offre globale de déplacements dans la région est un gage de qualité du dispositif.

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

**M. David Assouline.** C'est pourquoi nous vous proposons que le schéma d'ensemble soit établi par la SGP, en association avec le STIF. Notre proposition prévoit une procédure de concertation avec les deux instances de discussion et de débat actives dans la région sur le sujet, à savoir le syndicat mixte « Paris-Métropole », qui réunit plus d'une centaine de collectivités, et l'atelier international du Grand Paris, qui rassemble les équipes d'architectes ayant participé à la consultation lancée par le Président de la République.

Enfin, nous souhaitons que les collectivités soient consultées pour avis, la région en tant que tutelle du STIF bénéficiant d'un statut particulier puisque son avis conforme serait nécessaire à l'adoption du schéma.

Dans notre esprit, il s'agit de prévoir en amont les modalités des dialogues entre les élus, les experts et l'aménageur, pour garantir une insertion optimale du projet. C'est le sens de cette nouvelle rédaction : instaurer des partenariats entre l'aménageur et les différentes instances représentatives dans la région, afin, bien sûr, de permettre la réussite du projet.

**M. le président.** Je rappelle que le temps de présentation des amendements est limité, mes chers collègues.

L'amendement n° 178, présenté par M. Dallier, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. Philippe Dallier.

**M. Philippe Dallier.** Cet amendement a pour but, comme un certain nombre d'autres amendements que je présenterai par la suite, de simplifier et de clarifier les choses en faisant du syndicat « Paris-Métropole » et de la région d'Île-de-France les interlocuteurs privilégiés de l'État dans cette affaire.

En effet, le texte tel qu'il nous est soumis aujourd'hui prévoit que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris. Or il

existe, me semble-t-il, plus de 1300 collectivités locales et établissements publics de coopération intercommunale en Île-de-France!

En outre, peut-on vraiment imaginer de mettre sur le même pied la Ville de Paris et la plus petite des communes d'Île-de-France?

Autre question qu'il faut tout de même se poser : dans quels délais cette consultation pourra-t-elle être organisée?

Par ailleurs, s'agissant du choix des interlocuteurs, la région d'Île-de-France porte la compétence en matière de transports et le STIF en est le bras armé. Il est donc tout à fait logique que celui-ci soit consulté.

Pour ce qui est des collectivités locales, nous devons nous soucier de savoir qui sera le garant de la cohérence de la vision métropolitaine. À mon sens, seul le syndicat mixte « Paris-Métropole » peut tenter de le faire : il n'existe aucune autre instance qui ait cette capacité.

Voilà pourquoi, mes chers collègues, je vous propose cette rédaction simplificatrice qui est, selon moi, gage d'efficacité.

**M. le président.** L'amendement n° 83, présenté par MM. Collin et Chevènement, Mme Laborde et MM. Fortassin, Milhau et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer le mot :

avis

par le mot :

accord

La parole est à Mme Françoise Laborde.

**Mme Françoise Laborde.** Le présent amendement vise à établir une procédure d'avis conforme. En effet, compte tenu des enjeux, il est inconcevable que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris soit établi par la seule SGP, donc l'État, et soumis à la simple consultation du STIF. Demander un avis, c'est bien ; avoir suffisamment d'arguments pour obtenir un accord, c'est mieux !

**M. le président.** L'amendement n° 17, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

La parole est à Mme Brigitte Gonthier-Maurin.

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Par cet amendement, mes chers collègues, nous vous proposons de ne pas vous satisfaire d'un simple avis des collectivités territoriales et des divers organismes cités dans ce premier alinéa de l'article 3 du projet de loi.

Nous sommes trop habitués, surtout depuis quelques années, à voir les pouvoirs publics laisser s'exprimer divers avis sans en tenir jamais compte ! Et le présent projet de loi est une parfaite illustration de cette attitude : malgré des avis contraires émanant d'élus locaux de différentes sensibilités, rien de fondamental n'a changé dans le texte. De même,

malgré la demande de renonciation à la procédure accélérée sur celui-ci, provenant pourtant de personnalités de gauche et de droite, le Gouvernement n'a pas bougé.

On parle de plus en plus de consultations, mais de moins en moins de concertation et plus jamais de négociations ! Une telle attitude, une telle habitude est un élément de blocage du dialogue politique et social dans notre pays.

Aussi, ne demander qu'un simple avis est le plus sûr moyen de bloquer à l'avenir l'élaboration du schéma d'ensemble de cette ligne de métro automatique.

Certes, on peut se voiler la face en se disant qu'en cas de désaccord le passage en force sera légalement possible. Mais c'est compter sans les capacités d'indignation, d'exigence et de mobilisation sur de telles questions, quand les populations ont le sentiment de ne pas être entendues et même d'être méprisées.

Un tel projet ne peut se faire contre les citoyens, les organisations, les élus et, ajouterai-je, contre le suffrage universel. Il faut au contraire qu'il soit fondé sur l'écoute et la coopération entre les différents intervenants de l'aménagement régional.

C'est pourquoi il nous semble nécessaire que l'avis prévu soit conforme.

**M. le président.** L'amendement n° 121, présenté par M. Caffet, Mme Bricq, M. Angels, Mmes Campion et Khiari, MM. Lagauche, Madec, Mahéas et Repentin, Mme Tasca, M. Teston, Mme Voinet, MM. Bodin et Assouline, Mme Le Texier, M. Badinter et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après les mots :

après avis

insérer les mots :

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

La parole est à M. Jacques Mahéas.

**M. Jacques Mahéas.** J'observe que tous ceux qui se sont exprimés en défendant des amendements sur l'alinéa 1 de l'article 3 vont dans le même sens. J'espère donc que M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur seront convaincus.

Bien entendu, cet amendement n° 121 tomberait si l'amendement n° 120 était adopté. Toutefois, dans l'hypothèse où ce ne serait pas le cas, je vais développer une argumentation supplémentaire.

Nous pensons qu'il n'est pas logique de prévoir de mettre au même niveau les communes, leurs groupements, la région, le syndicat mixte « Paris-Métropole » et l'atelier international des architectes.

Permettez-moi au moins, mes chers collègues, de défendre la région.

D'un point de vue démocratique, la collectivité régionale dispose d'une légitimité qui lui a été conférée par plusieurs textes de loi depuis le début du processus de décentralisation. Je citerai la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements et les régions, la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire dont nous avons déjà parlé et, enfin, la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et respon-

sabilités locales. Vous avez le choix, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur: nous disposons d'une panoplie complète de textes précisant les compétences de la région!

De plus, comme cela a largement été dit – certains ont même brandi leur passe Navigo –, la région d'Île-de-France est responsable devant les citoyens franciliens de la qualité des infrastructures et du service des transports. Compte tenu des conditions dans lesquelles elle a hérité du réseau en 2006 – c'est-à-dire à une date récente –, vous admettez avec nous qu'elle n'a pas démerité.

C'est pourquoi vous devez accepter, mes chers collègues, que le schéma d'ensemble du réseau obtienne, avant d'être soumis au débat public, un avis conforme de la région d'Île-de-France, eu égard aux compétences de cette dernière. Il y va de la qualité du futur partenariat entre la région et la SGP et, en conséquence, des partenariats locaux que la SGP pourra nouer avec les communes.

Monsieur le secrétaire d'État, vous ne cessez de rappeler que vous n'entendez pas empiéter sur les pouvoirs de la région. Voilà une occasion de le prouver!

Encore une fois, nous proposons à l'État de conclure un réel partenariat avec les collectivités. Voter cet amendement, c'est assurer le meilleur soutien au projet!

**M. le président.** L'amendement n° 254, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin et Boumediene-Thiery et M. Muller, est ainsi libellé:

Alinéa 1

Après les mots:

des collectivités territoriales et de leurs groupements,  
insérer les mots:

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

La parole est à Mme Dominique Voynet.

**Mme Dominique Voynet.** Dire que la région d'Île-de-France a été, jusqu'ici, peu associée au processus d'élaboration de ce projet de loi est un euphémisme.

En conformité avec ses attributions, le conseil régional d'Île-de-France a pleinement assumé le rôle pilote qui lui incombait dans la construction d'un schéma régional des infrastructures et des transports. Fruit d'une longue concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et d'une analyse fine des besoins des Franciliens, le schéma directeur de la région d'Île-de-France, ou SDRIF, en est la traduction concrète.

Pourtant, comme plusieurs d'entre nous l'ont déjà indiqué, ce schéma reste aujourd'hui en souffrance, n'ayant pas été transmis au Conseil d'État par le Gouvernement. J'ai aussi rappelé combien le STIF se trouvait entravé et bâillonné, après s'être déjà fait détrousser de son patrimoine au profit de la RATP.

Je vous écoute attentivement depuis le début de l'examen de ce texte en séance, monsieur le secrétaire d'État, et je ne perçois dans vos propos rien de rassurant quant à votre volonté d'associer enfin la région, ou l'ensemble des autres collectivités d'ailleurs, à ce projet pour le moins pharaonique qui l'engage pourtant fortement et pour plusieurs décennies.

Si vous entendez me donner tort sur ce point, je vous invite à réintroduire le conseil régional dans cet alinéa de l'article 3 du projet de loi. Dès lors, le rôle de cette collectivité sera pleinement pris en considération dans l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

Il en va de même pour le Conseil économique et social de la région d'Île-de-France. Cette assemblée régionale étudie tous les aspects de la vie de ce territoire, éclairant et parfois lançant les réflexions et les politiques régionales en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et d'action sanitaire et sociale.

Je propose donc d'affirmer ici l'objectif de concertation dont il est question à cet alinéa.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur de la commission spéciale.** Avant de passer en revue ces sept amendements, je tiens à rappeler que, dans le texte adopté par la commission, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs groupements. Parmi ces collectivités territoriales, il y a évidemment, selon les termes mêmes de la Constitution, le conseil régional et les huit conseils généraux. S'agissant des autres collectivités locales, la SGP ne sollicitera l'avis que des communes directement concernées par le réseau.

**M. Jacques Mahéas.** Nous saurons vous le rappeler!

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Nous n'allons pas organiser un référendum sur les 1 281 communes de la région! (*Rires et exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

**Mme Nicole Bricq.** Nous n'y avons pas pensé, mais vous nous donnez des idées! (*Sourires sur les mêmes travées.*)

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je me permets de faire ce rappel, car les auteurs de certains amendements ont fait comme s'ils n'avaient pas lu le texte. Je préfère donc bien préciser ce qui s'y trouve.

L'avis de la commission est défavorable sur l'amendement n° 16 puisque celui-ci vise à instaurer un avis conforme du STIF. En outre, la consultation de la RATP, de la SNCF et de RFF n'apparaît pas nécessaire puisque le cas de ces entreprises est traité plus loin dans le texte. Il ne faut pas mélanger la consultation des collectivités ou de leurs établissements et celle des entreprises.

Les amendements n° 120, 83, 17 et 121, qui ont également pour objet de prévoir un avis conforme, recueillent un avis défavorable.

Par l'amendement n° 178, M. Philippe Dallier propose de mentionner explicitement le conseil régional, mais, du même coup, de supprimer les conseils généraux dans la liste des autorités consultées. Je juge cette solution mauvaise et préfère m'en tenir au texte élaboré par la commission. L'avis est défavorable.

Enfin, je serais prêt à accepter l'amendement n° 254 s'il n'était question que d'ajouter à la liste le Conseil économique et social de la région d'Île-de-France, qui peut effectivement être consulté au motif qu'il représente l'ensemble des forces économiques et sociales de la région. Mais Mme Voynet a ajouté une référence à la région. Si elle rectifie son amendement en se limitant au Conseil économique et social régional, je l'accepterai volontiers. Si, au contraire, celui-ci reste en l'état, l'avis sera défavorable.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.** La commission a souhaité introduire, dans la rédaction de l'article, la consultation du syndicat mixte « Paris-Métropole » et nous nous sommes félicités de cette initiative. J'observe d'ailleurs qu'aucun de ces amendements ne remet en cause la consultation de cet organisme. C'est tout de même la première fois que cette reconnaissance figure dans un texte législatif.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Nous avons écouté le Président de la République !

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Pour notre part, nous avons assuré la mise en œuvre ! Voilà un point de convergence !

L'avis du Gouvernement est défavorable sur l'amendement n° 16 et, pour des raisons identiques à celles qui ont été exposées par M. le rapporteur, sur l'amendement n° 120.

S'agissant de l'amendement n° 178, je rappellerai que Paris-Métropole est, en tout cas pour le moment, un syndicat mixte d'étude. Un tel statut ne l'autorise pas à représenter toutes les communes et les départements d'Île-de-France. Il va donc peut-être falloir avoir un peu de patience, monsieur Dallier ! En cet instant, notre avis ne peut être que défavorable.

Sur les amendements n°s 83, 17 et 121, notre avis est également défavorable.

Enfin, si Mme Voynet accepte de ne mentionner, dans son amendement n° 254, que le Conseil économique et social de la région d'Île-de-France, notre avis sera favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 16.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe UMP. (*Exclamations amusées sur les travées du groupe CRC-SPG et du groupe socialiste.*)

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

**M. le président.** Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que l'avis du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 173 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

**Mme Catherine Tasca.** Les scrutins publics, ce n'est pas glorieux !

**Mme Dominique Voynet.** Il faut réveiller vos copains, chers collègues de l'UMP, sinon, nous n'en sortirons jamais !

**M. le président.** J'indique que j'ai été saisi par le groupe UMP d'une demande de scrutin public sur l'amendement n° 120. (*Nouvelles exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

**M. Jean-Pierre Caffet.** Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais d'abord m'exprimer pour explication de vote sur cet amendement.

**M. le président.** Bien sûr, mon cher collègue. Vous avez donc la parole.

**M. Jean-Pierre Caffet.** La réalisation du schéma qui est prévu au premier alinéa de l'article 3 est totalement impraticable, et elle l'est à dessein, car l'État a décidé de le faire seul.

M. Dallier a raison : comment pourrait-on établir un schéma après avoir recueilli l'avis des collectivités territoriales quand on sait qu'on en dénombre près de 1 300 en Île-de-France ?

Mais l'essentiel n'est pas là. Ce qui pose problème, c'est l'avis. Cette procédure n'a rigoureusement aucun sens, aussi bien d'un point de vue pratique que d'un point de vue démocratique. En effet, que va-t-il se passer ? La Société du Grand Paris, ou peut-être même son préfigurateur, enverra à chaque collectivité, groupement et organisme un courrier pour recueillir leur avis. Elle recevra alors des réponses, probablement écrites, qu'elle conservera dans un coffre et aura ensuite tout loisir de préparer seule son schéma. Mais elle pourra arguer qu'elle a obtenu l'avis de toutes les collectivités, comme cela est prévu au premier alinéa de l'article 3.

Monsieur le secrétaire d'État, vous restez dans la continuité de l'attitude que vous avez adoptée à l'article 2 : vous refusez toutes les propositions concrètes et sensées que nous vous faisons. Pourtant, vous aviez le choix entre une multitude d'amendements, y compris d'ailleurs celui de Philippe Dallier, qui apporte une avancée tout à fait sensible par rapport à la rédaction actuelle.

Pour justifier votre rejet de notre amendement n° 120, M. le rapporteur et vous-même avez simplement invoqué le fait que nous prévoyions un avis conforme de la région d'Île-de-France. Eh bien, s'il ne s'agit que de cela, je suis tout à fait prêt à me passer de cet avis conforme, donc à rectifier mon amendement en conséquence, pour m'en tenir à l'association entre la SGP et le STIF pour l'établissement du schéma, en concertation avec Paris-Métropole.

Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, acceptez mon amendement rectifié ou expliquez-moi au moins pourquoi vous n'en voulez pas !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 120.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Et l'avis de la commission et du Gouvernement sur l'amendement n° 120 rectifié ?

**M. le président.** Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe UMP. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

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

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

**M. le président.** Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable, de même que l'avis du Gouvernement.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées...

**M. Jean-Pierre Caffet.** Sur quoi votons-nous ? Sur l'amendement n° 120 ou sur l'amendement n° 120 rectifié ?

**M. David Assouline.** Rappel au règlement !

**M. le président.** Mon cher collègue, laissez-moi terminer.

**M. David Assouline.** Non, car après vous allez me répondre que le scrutin est commencé!

**M. le président.** Précisément, il l'est!

Il va donc être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement. (*Vives protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

Le scrutin est ouvert.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(*Il est procédé au dépouillement du scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin n° 174 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** J'ai été sensible au fait que M. Caffet supprime la mention relative à l'avis conforme, mais j'aurais aimé qu'il supprime également le mot « association », car je ne sais pas ce qu'est une association de plusieurs autorités.

**Mme Nicole Bricq.** Il fallait le dire!

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission a accompli un important travail sur ce texte. C'est sur son initiative qu'a été ajoutée la consultation de Paris-Métropole, syndicat qui ne représente encore que quelques collectivités.

**Mme Nicole Bricq.** Cent!

**M. David Assouline.** Ce n'est déjà pas mal!

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Oui, mais il y a 1 280 communes, 400 groupements intercommunaux et 8 départements.

**M. Jacques Mahéas.** Mais regardez le nombre d'habitants!

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Dans ces conditions, la commission préfère s'en tenir au texte qu'elle a élaboré.

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

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Je regrette vivement, monsieur le rapporteur, que, après la suppression de l'avis conforme de la région, dont je peux comprendre qu'il vous gêne, vous continuiez à refuser notre proposition.

David Assouline a pourtant expliqué en quoi le terme « association » était parfaitement fondé juridiquement s'agissant de l'élaboration du SDRIF. Selon le Conseil d'État, c'est celui qu'il convient d'utiliser quand l'État et une collectivité territoriale cherchent un accord pour élaborer un texte. Je l'ai d'ailleurs déjà dit en commission.

Votre refus de voir la SGP et le STIF travailler en association pour élaborer le schéma du réseau de transport du Grand Paris ressortit donc à une logique plus politique que juridique.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dallier, pour explication de vote sur l'amendement n° 178.

**M. Philippe Dallier.** Monsieur le secrétaire d'État, je pense que cet amendement peut recueillir le consensus.

Vous refusez l'avis conforme. Cet amendement ne le prévoit pas.

Vous voulez aller vite, au rythme du lièvre. Mais le texte issu de la commission prévoit la consultation des 1 300 collectivités locales, mettant sur un pied d'égalité la Ville de Paris et la plus petite commune d'Île-de-France. Cela s'apparente plutôt au rythme de la tortue!

Le Président de la République a répété lors d'une interview à la revue *L'Architecture d'aujourd'hui* qu'il souhaitait que le syndicat mixte « Paris-Métropole » soit le garant de la vision métropolitaine.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Non, la préfiguration!

**M. Philippe Dallier.** Je vous propose donc de confier effectivement ce rôle au syndicat, ce qui n'exclut pas les départements, puisque, sur les huit, six en sont membres. Du reste, le Président de la République souhaite que ceux qui n'en sont pas encore membres le deviennent le plus rapidement possible.

Mon amendement permettrait d'aller plus vite, il positionne le syndicat mixte « Paris-Métropole » et, au bout du compte, il vous donne l'assurance qu'il n'y aura pas de blocage. Voilà pourquoi je le maintiens. (*Très bien! sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

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

**M. Dominique Braye.** Occupez-vous donc de vos propres amendements! Opportuniste!

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** Je voudrais souligner deux qualités de notre collègue Dallier, sa modestie dût-elle en souffrir.

Il est pugnace.

**M. Gérard Longuet.** Dans son département, il vaut mieux!

**Mme Éliane Assassi.** Que voulez-vous dire, monsieur Longuet?

**Mme Nicole Bricq.** En effet, il se bat depuis des années pour une gouvernance au cœur de l'agglomération, à laquelle il a d'ailleurs consacré un rapport. Que l'on soit d'accord ou non avec lui, il faut reconnaître qu'il a de la constance.

Il recherche également le compromis.

**M. Dominique Braye.** Ce sont des baisers qui tuent!

**Mme Nicole Bricq.** En l'occurrence, il a parlé de consensus. Pour ma part, je n'irai pas jusque-là, car le débat que nous venons d'avoir sur l'amendement n° 120 a bien montré que nous n'étions pas d'accord. Toujours est-il qu'il a trouvé une voie, que, je l'espère, le Gouvernement et la commission vont enfin emprunter.

Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez dit avant la suspension de séance que vous tendiez la main à la région. C'est le moment de montrer que cette main tendue est également ouverte.

L'amendement de notre collègue Dallier vise à ce que le schéma d'ensemble du réseau de transport public soit établi après avis du syndicat mixte « Paris-Métropole », lequel a vocation à devenir un outil pertinent,...

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Il l'est déjà !

**Mme Nicole Bricq.** Certes, mais il peut l'être encore davantage.

... du conseil régional d'Île-de-France, qui est, avec le STIF, que vous le vouliez ou non, un interlocuteur incontournable dans l'élaboration d'un réseau de transport.

**M. Guy Fischer.** C'est évident !

**Mme Nicole Bricq.** Si M. Dallier maintient son amendement, comme il vient de l'annoncer, nous le voterons.

Le moment est venu de mettre en pratique les intentions que vous avez proclamées à l'article 1<sup>er</sup>.

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi, pour explication de vote.

**Mme Éliane Assassi.** Éluë de la Seine-Saint-Denis, je n'ai guère apprécié la remarque de M. Longuet. Elle est d'autant plus déplacée que notre collègue n'a pas assisté à nos débats de ces deux derniers jours.

**M. Dominique Braye.** On ne vous demande rien !

**Mme Éliane Assassi.** Cela étant, si nous comprenons le souci de notre collègue Philippe Dallier de voir reconnaître comme un partenaire privilégié le syndicat mixte « Paris-Métropole » pour tous les projets concernant l'aménagement en Île-de-France, nous ne pouvons admettre que cette structure se substitue aux collectivités locales et aux établissements publics de coopération intercommunale.

De la même manière que nous avons combattu, lors de l'examen du projet de loi de réforme des collectivités territoriales, l'assèchement des compétences des communes au prétexte de la nécessité de construire des intercommunalités, nous ne pouvons concevoir que le syndicat « Paris-Métropole » devienne, de manière quasi institutionnelle, le représentant des collectivités, une forme spécifique à l'Île-de-France des structures de gouvernance métropolitaine. D'ailleurs, il nous semble que la démarche qui a présidé à la création de Paris-Métropole ne s'inscrit pas dans cette logique.

Aujourd'hui, ce syndicat, dont nous saluons le travail, est un outil de prospective et de réflexion, en dehors de toute dimension décisionnelle. Je crois du reste que le fait qu'il s'agisse non pas d'un lieu de pouvoir, mais d'un lieu de réflexion a favorisé l'instauration d'un dialogue entre les collectivités et a permis que les travaux engagés aient une vraie richesse.

Nous ne croyons pas utile de forcer le destin de cette structure et de légitimer, en voulant lui faire une place, le dessaisissement des collectivités dans la Société du Grand Paris.

Pour cette raison, nous ne pourrions voter l'amendement de M. Dallier, même si, je le répète, nous considérons que Paris-Métropole a toute sa place dans le paysage francilien et que les travaux engagés par cette structure sont à la fois intéressants et nécessaires.

**M. le président.** La parole est à M. David Assouline, pour explication de vote.

**M. David Assouline.** Dans le flot d'amendements que nous examinons depuis deux jours, celui-ci peut paraître anodin. Cependant, il va nous permettre de vérifier si M le secrétaire d'État a de bonnes ou de mauvaises intentions.

Pour s'opposer à l'amendement que j'ai défendu tout à l'heure, M. le secrétaire d'État n'a rien trouvé à dire sinon qu'il était contre l'avis conforme du conseil régional. Croyant en sa bonne foi, M. Caffet a donc supprimé cette mention.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Eh oui !

**M. David Assouline.** Finalement, sans qu'aucun autre argument nous ait été opposé, cette proposition a été repoussée.

Les propositions qui viennent de gauche vous donnant apparemment des boutons, va pour l'amendement de M. Dallier, qui propose un autre compromis : dans son amendement, il n'est question ni d'« association » ni d'avis « conforme ».

Si votre volonté est bien de créer un partenariat avec la région et de ne pas passer en force, vous n'avez plus aucun argument à opposer à cet amendement.

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

**M. David Assouline.** Eh bien, il va falloir les développer, car ceux que vous aviez avancés jusqu'à présent sont obsolètes.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Pas du tout !

**M. David Assouline.** Nous soutenons cet amendement, qui nous permettra de savoir si M. le secrétaire d'État tient vraiment à ce partenariat ou s'il veut absolument passer en force.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Permettez-moi de prendre quelques secondes pour saluer le président du conseil régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon, qui est venu assister à ce débat avec plusieurs élus du conseil régional. (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG*) Qu'il sache qu'il est le bienvenu ici !

**M. Dominique Braye.** On a bien compris que vous aviez repris une certaine vigueur ! (*Rires et exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

**Mme Catherine Tasca.** C'était déjà vrai le 21 mars !

**M. Guy Fischer.** Cela le dépêtit !

**Mme Dominique Voynet.** Nous sommes pourtant toujours minoritaires dans cet hémicycle !

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

**M. Jean-Pierre Caffet.** Sachez, cher Dominique Braye, que cette vigueur ne nous a jamais quittés.

**Mme Nicole Bricq.** Jamais !

**M. Jean-Pierre Caffet.** D'ailleurs, vous en êtes le témoin attentif.

**M. le président.** Veuillez poursuivre votre explication de vote, monsieur Caffet.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Monsieur le secrétaire d'État, cela fait pratiquement une heure que nous discutons du premier alinéa de l'article 3, qui porte sur l'établissement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. C'est en effet un débat important.

Vous avez demandé le rejet des sept amendements en discussion commune. Vous n'avez voulu ni de l'avis conforme ni de l'association, terme juridique parfaitement correct, employé par le Conseil d'État quand deux collectivités publiques se mettent ensemble pour réaliser un projet

commun, ce à quoi correspond parfaitement à l'élaboration de ce schéma. Et vous refusez à présent l'amendement de notre ami Philippe Dallier !

Si cet amendement visait à associer la SGP et le STIF pour élaborer ce schéma, je pourrais à la limite comprendre que vous vous y opposiez, mais il requiert simplement l'avis du syndicat mixte « Paris-Métropole », du conseil régional d'Île-de-France, du STIF et de l'atelier international du Grand Paris. Comment pouvez-vous refuser cela ? Comment pouvez-vous refuser que l'on demande l'avis d'un certain nombre de collectivités territoriales et d'un syndicat dont le Président de la République a dit qu'il était l'embryon de la future gouvernance de l'Île-de-France ?

Cela n'a rigoureusement aucun sens ! Je ne comprends pas que vous campiez sur une telle position, absolument intenable. À moins que, dans votre esprit, seule la SGP ait droit à la parole sur ce réseau de transport... Si c'est le cas, dites-le nous franchement une fois pour toutes !

**M. le président.** La parole est à M. Hugues Portelli, pour explication de vote.

**M. Hugues Portelli.** Je vais dire tout haut, si toutefois Dominique Braye veut bien s'asseoir et me laisser parler (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*), ce qu'un certain nombre de mes collègues pensent tout bas, car je ne voudrais pas être venu ici ce soir uniquement pour voir défiler les scrutins publics.

Je soutiens l'amendement de Philippe Dallier. Je voudrais tout de même rappeler que l'ère Delouvrier est révolue, et cela depuis quarante ans ! (*Même mouvement sur les mêmes travées.*) La France est maintenant un État décentralisé,...

**Mme Nicole Bricq.** On n'arrête pas de le leur dire !

**M. Hugues Portelli.** ... dans lequel les compétences d'aménagement du territoire et de transport sont partagées entre l'État et les collectivités territoriales, notamment la région.

Je soutiens sans l'ombre d'une hésitation le projet de Grand Paris. Mais je répète qu'il s'agit de compétences partagées.

La majorité parlementaire peut très bien se faire plaisir et voter le texte tel qu'il est rédigé, mais celui-ci ne sera pas appliqué, car il donnera lieu à une guérilla juridique devant les tribunaux administratifs, voire devant le Conseil constitutionnel, faute de respecter le principe de libre administration des collectivités territoriales et le partage des compétences entre l'État et la région. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*) Autant dire que, jusqu'en 2012, il ne se passera strictement rien !

Je préfère un dialogue franc, honnête, entre les autorités compétentes que sont l'État et la région, en vue de trouver un compromis intelligent, au vote d'un texte qui aura permis de se faire plaisir, mais qui ne sera jamais appliqué !

**M. Jean-Pierre Caffet.** Bravo !

**M. Guy Fischer.** C'est clair !

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Voynet, pour explication de vote.

**Mme Dominique Voynet.** M. Jacques Mahéas a rappelé la longue liste des textes qui fondent depuis près de trente ans la légitimité de la région dans le domaine de la politique des transports, et je crois qu'il a bien fait de vous rafraîchir la mémoire !

Depuis deux jours, monsieur le secrétaire d'État, vous essayez désespérément de nous expliquer que, certes, vous refusez de vous engager explicitement dans la loi, mais que vous soutenez avec enthousiasme le dialogue constructif avec la région.

Lors de votre audition par la commission spéciale, en réponse à une question précise sur ce point, vous avez affirmé : « La cohérence du Grand Paris avec les projets de la région d'Île-de-France devra être recherchée, le moment venu, dans la mesure où les interlocuteurs du Gouvernement le voudront bien. »

Puisque vous n'avez pas su jusqu'à ce jour trouver le chemin de la région, elle est venue à vous aujourd'hui ! (*L'oratrice désigne les tribunes.*) Puisque la majorité effective dans l'hémicycle et qu'il nous faut voter par scrutin public sur chaque amendement, pourquoi ne suspendrions-nous pas la séance pour reprendre langue avec M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France, Mme Cécile Duflot, M. Pierre Laurent, qui sont venus pour vous permettre d'engager enfin ce dialogue que les institutions prévoient, sans lequel votre projet de Grand Paris ne verra pas le jour parce qu'il sera contesté, qu'il ne sera pas financé et qu'il ne répondra pas aux besoins jugés prioritaires par nos concitoyens ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** J'ai expliqué en commission, où nous avons longuement débattu de cet article, les raisons pour lesquelles j'étais opposé à l'amendement de M. Dallier.

Ces raisons sont simples. J'ai été maire de deux communes d'Île-de-France, pendant respectivement vingt et un ans et douze ans. Je ne puis accepter que les élus des villes où passera le métro automatique ne soient pas informés et n'aient pas à donner leur avis ! (*MM. Jacques Gautier et Yves Pozzo di Borgo applaudissent.*)

Par conséquent, la rédaction de la commission, qui prévoit l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, me paraît essentielle.

**M. Gérard César.** C'est logique !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** C'est la raison pour laquelle je m'oppose à l'amendement de M. Dallier.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Dominati, pour explication de vote.

**M. Philippe Dominati.** Monsieur le secrétaire d'État, ce débat est technique, mais il a une dimension politique.

M. Portelli a très bien expliqué pourquoi il fallait soutenir l'amendement de M. Dallier. Pour ma part, je le voterai. Nous sommes à un moment charnière du débat et j'attends des éclaircissements de la part du Gouvernement sur ce point.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Gautier, pour explication de vote.

**M. Jacques Gautier.** Le débat me semble quelque peu embrouillé. Revenons un instant au texte de la commission. Il dispose que le schéma d'ensemble du réseau de transport public est établi après avis des collectivités territoriales – la région, les départements, etc. – et de leurs groupements, du syndicat mixte « Paris-Métropole » – comme le souhaite notre collègue Philippe Dallier –, du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

**M. Dominique Braye.** Absolument !

**M. Jacques Gautier.** Cette rédaction permet à la fois de répondre au souci de M. Dallier de voir Paris-Métropole monter en puissance et de rassurer ceux qui considèrent que le syndicat mixte n'est pas représentatif de l'ensemble des collectivités de la première couronne parisienne, ni même de la seconde.

**M. Jean-Paul Emorine, président de la commission spéciale.** Très bien!

**M. Jacques Gautier.** Dans ces conditions, je suis opposé à l'amendement Dallier et je soutiens totalement la version de la commission. *(Très bien! et applaudissements sur de nombreuses travées de l'UMP.)*

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Depuis une heure, en effet, je constate une certaine confusion, alors que nos débats de cet après-midi m'avaient semblé utiles.

L'alinéa 1 de l'article 3 est le fruit du travail de la commission spéciale. Le Gouvernement a approuvé cette nouvelle rédaction. Sauf à dire que la région n'est pas une collectivité territoriale, on ne saurait affirmer que son avis ne sera pas sollicité.

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

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** La région et les départements ne sont-ils pas des collectivités territoriales? Si, évidemment!

Le syndicat mixte « Paris-Métropole », que nous avons souhaité introduire dans ce texte est un syndicat d'étude – je reprends les propos de Mme Assassi –, qui n'est pas, pour l'instant, représentatif en termes démocratiques. Bien entendu, monsieur Dallier, les choses peuvent évoluer à cet égard.

Le STIF, lui, représente l'outil technique régional.

Quant à l'atelier international du Grand Paris, qui est en voie de constitution, il rassemblera l'État, la Ville de Paris, les départements et la région.

Le dispositif est donc complet du point de vue de la représentativité démocratique et sur le plan technique: l'avis émis sur le schéma d'ensemble du réseau de transport sera donc pleinement pertinent.

Ne me chargez pas de dire ce que le Sénat devrait être le premier à dire, à savoir que l'on ne saurait imaginer un tel dispositif en supprimant la présence des départements et des communes!

C'est la raison pour laquelle nous soutenons totalement la position de M. le rapporteur et vous demandons de bien vouloir approuver l'alinéa 1 de l'article 3 tel qu'il vous est proposé par la commission spéciale.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Braye, pour explication de vote.

**M. Dominique Braye.** Monsieur le président, tout a été dit, aussi n'ai-je pas grand-chose à ajouter, si ce n'est que je voterai le texte de la commission tout simplement parce que celui de notre collègue Philippe Dallier est réducteur.

Nous ne pouvons accepter de supprimer la consultation d'un certain nombre de collectivités locales. Je suis d'accord avec M. le rapporteur: à partir du moment où une collectivité, notamment une commune, est concernée par un projet aussi important, il me paraît élémentaire qu'elle puisse donner son avis.

**M. Philippe Dallier.** Il n'a jamais été question qu'il en aille autrement!

**M. Dominique Braye.** C'est en tout cas ma vision d'une société démocratique et de son organisation.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, pour explication de vote.

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** À l'évidence, toutes les collectivités ne font pas partie de Paris-Métropole.

**Mme Éliane Assassi.** Absolument!

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Pour passer du texte qui nous est proposé à un système plus démocratique, il faut encore faire un pas. Ne serait-il pas possible de trouver un compromis en ajoutant à l'amendement de M. Dallier « et des collectivités territoriales concernées »? Au demeurant, cela ne figerait pas l'état actuel de Paris-Métropole, qui a sans doute vocation à concerner d'autres collectivités.

Ainsi, nous répondrions aux préoccupations des uns et des autres, à savoir que Paris-Métropole ne concerne pas toutes les collectivités mais que toutes les collectivités doivent avoir leur mot à dire, comme l'indiquait le rapporteur.

Ne serait-ce pas un compromis acceptable entre l'amendement de M. Dallier et le texte actuel, particulièrement indigent en la matière?

**M. Jacques Gautier.** Ce compromis, c'est précisément le texte de la commission!

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Mahéas, pour explication de vote.

**M. Jacques Mahéas.** À ce stade du débat, il règne une certaine confusion. Entre ces textes différents, complémentaires, réducteurs, il est temps maintenant de prendre une position politique.

Notre groupe a fait un pas en approuvant l'amendement de M. Dallier. D'ailleurs, en règle générale, les élus de Seine-Saint-Denis se sont prononcés en ce sens.

Mais on voit bien que tel n'est pas votre souhait, monsieur le secrétaire d'État: vous ne voulez pas travailler avec la région.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Mais si!

**M. Jacques Mahéas.** C'est la réalité!

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Qu'est-ce que vous racontez? Ici, on ne fait pas de politique, on fait une loi! *(Rires et exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.)*

**M. Jacques Mahéas.** Parce que le conseil régional ne fait pas de politique?

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État.** Excusez-moi!

**M. Jacques Mahéas.** Nous allons être obligés de maintenir l'amendement n° 121, qui tend à prévoir que le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doit obtenir un avis conforme de la région d'Île-de-France. Puisque vous ne voulez pas faire de pas vers nous, nous n'en ferons pas vers vous!

Nous allons nous appuyer sur toutes les lois – la loi n° 82-653, la loi n° 83-8, la loi n° 95-115, la loi de 2004 – et nous verrons bien si les dispositions que vous proposez sont constitutionnelles ou non. Nous verrons alors si vous avez raison ou si vous avez tort. Voilà à quoi nous en sommes réduits! *(Mme Dominique Voynet applaudit.)*

**M. le président.** La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, pour explication de vote.

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Cher collègue Hugues Portelli, même si l'architecture actuelle de la majorité nous a divisés, nous appartenons au même courant de pensée et je vous écoute toujours avec attention, notamment lorsqu'il s'agit de questions juridiques, d'autant que vous êtes professeur de droit. Or, ici, je ne comprends pas votre argumentation juridique.

Le texte de la commission, sur lequel nous avons beaucoup travaillé, est clair. L'avis de toutes les collectivités territoriales est prévu. Je suis très sensible à votre opinion, ainsi qu'à celle de Philippe Dominati. Nous défendons tous les trois, ainsi que M. Dallier, la gouvernance.

Nous savons bien que le syndicat mixte « Paris-Métropole » n'est pas parfait. Les centristes du Conseil de Paris ont, dès le départ, monsieur Caffet, soutenu le syndicat « Paris-Métropole ». Mais nous en connaissons toutes les lacunes ! Nous ne sommes pas encore parvenus au bout de notre réflexion à ce sujet. C'est encore un syndicat d'étude. Depuis 2001, il organise des rencontres, des discussions. Aujourd'hui, en revanche, nous sommes dans l'action et le syndicat « Paris-Métropole » a été intégré dans la consultation.

Je le répète, cher collègue : je ne comprends pas votre argumentation. Le texte de la commission est plus clair, plus complet. Allons-nous nous laisser impressionner par des visiteurs nocturnes ? (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG*)

En ce qui nous concerne, nous voterons le texte de la commission.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Longuet. (*Ah ! sur les mêmes travées.*)

**M. Gérard Longuet.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est un film qui se joue ce soir dans ce théâtre : *les Visiteurs du soir !* (*Nouvelles protestations sur les mêmes travées.*)

**M. Dominique Braye.** Eh oui !

**M. David Assouline.** C'est à vous que ça s'applique, monsieur Longuet ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

**Mme Brigitte Gonthier-Maurin.** Quel manque de respect et pour notre assemblée et pour le conseil régional d'Île-de-France !

**Mme Éliane Assassi.** C'est d'un grossier !

**M. Gérard Longuet.** Permettez-moi de rappeler une évidence : la réforme constitutionnelle a confié aux commissions le soin de rédiger le texte d'un projet de loi discuté en séance publique. En l'occurrence, force est de reconnaître que le texte qui nous est soumis est pertinent.

Je me tourne maintenant vers mon collègue et ami Philippe Dallier. Je comprends le sens de votre amendement, cher collègue : il vise à anticiper une autre gouvernance de la région d'Île-de-France. Alors qu'une simple consultation est prévue, qu'un avis conforme n'est pas requis, vous nous proposez d'organiser différemment la gouvernance de la région d'Île-de-France. Vous nous proposez en particulier de confier à un syndicat d'étude, qui est indispensable et dont on se demande d'ailleurs pourquoi il n'existe pas depuis plus longtemps, la responsabilité exclusive de représenter l'ensemble des collectivités territoriales, qu'elles soient ou non membres de ce syndicat.

En ma qualité de président du groupe UMP, je souhaite que ceux de nos collègues qui n'ont pas eu l'occasion de suivre tous les travaux de la commission n'aient aucun doute à ce sujet.

**Mme Éliane Assassi.** Attention ! Rappel à l'ordre !

**M. Gérard Longuet.** C'est bien le texte de la commission qui permet aux collectivités territoriales concernées d'être consultées sur le projet de transport régional. Nous devons adopter ce texte, car il est gage de liberté. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*) Il garantit à chaque collectivité territoriale la possibilité de s'exprimer. Il ne ferme en rien la perspective d'une gouvernance de la région d'Île-de-France que, à cet instant, nous n'avons pas réorganisée.

Le principe de la liberté des collectivités territoriales doit s'imposer à nous. C'est la raison pour laquelle je vous demande de suivre le texte de la commission. (*Applaudissements sur de nombreuses travées de l'UMP. – M. Yves Pozzo di Borgo applaudit également.*)

**M. le président.** Monsieur Dallier, l'amendement n° 178 est-il maintenu ?

**M. Philippe Dallier.** Je vais, monsieur le président, vous simplifier la tâche. Toutefois, avant de retirer mon amendement, je tiens à dire un certain nombre de choses.

Monsieur Pozzo di Borgo, franchement, quand on me connaît un peu, on sait que je ne suis pas influençable !

**M. Yves Pozzo di Borgo.** Je le sais !

**M. Philippe Dallier.** Je trouve donc vos propos déplacés et même désobligeants à mon égard.

**M. Dominique Braye.** Arrêtez !

**M. Philippe Dallier.** Non, je ne m'arrêterai pas !

Je n'ai pas l'habitude de me laisser influencer par qui que ce soit, qu'il soit dans les tribunes ou dans l'hémicycle. Je défends un point de vue, monsieur Braye, comme vous le faites vous-même souvent. Respectez donc ceux qui ont des convictions et qui les défendent.

Puisqu'il est manifeste que nous ne parviendrons pas à un compromis, je ne vais pas m'entêter, mais au moins aurai-je fait mon possible, monsieur le secrétaire d'État, pour essayer de vous tirer de ce mauvais pas. Le risque, je le répète, est qu'il ne se passe rien au cours des deux prochaines années parce que tout le monde freinera des quatre fers. Cela serait très dommageable à votre projet.

J'ai tenté de trouver un compromis, je n'y suis pas arrivé. Je retire donc mon amendement, mais sachez que je le regrette, et pour vous et pour moi ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** L'amendement n° 178 est retiré.

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Tasca, pour un rappel au règlement.

**Mme Catherine Tasca.** Monsieur le président, on ne peut pas tout dire dans cet hémicycle. Je trouve profondément choquant que l'on accueille la présence dans nos tribunes du président du conseil régional d'Île-de-France et des élus de cette région dans les termes qui ont été utilisés par certains membres de la majorité.

**M. Dominique Braye.** Pauvres p'tits choux !

**Mme Catherine Tasca.** Ce soir, ceux que nous accueillons dans nos tribunes, ce ne sont pas les représentants d'un lobby – et Dieu sait si vous en accueillez parfois! –,...

**M. Guy Fischer.** Ce sont des champions dans ce domaine!

**Mme Catherine Tasca.** ... ce sont des élus.

Nous sommes fiers d'être, comme nous le rappelons souvent, l'assemblée qui représente les collectivités territoriales. Il est non seulement normal mais également heureux que les élus de la région d'Île-de-France aient souhaité assister ce soir à notre débat. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Je vous donne acte de votre rappel au règlement, ma chère collègue.

### Article 3 (suite)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 83.

(*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Mahéas, pour explication de vote sur l'amendement n° 121.

**M. Jacques Mahéas.** Qu'un président de groupe se permette de qualifier les élus de la région d'Île-de-France de « visiteurs du soir » est tout à fait désobligeant! (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

**M. Dominique Braye.** Vous avez le sens de l'humour d'une huitre, mon cher collègue! Et encore, c'est méchant pour les huitres!

**M. le président.** S'il vous plaît, mes chers collègues, revenons à des propos plus apaisés.

Veuillez poursuivre, monsieur Mahéas.

**M. Jacques Mahéas.** Nous regrettons que nos amendements n'aient pas été adoptés alors que nous propositions d'associer pleinement la région à l'établissement du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, même si celle-ci ne pouvait délivrer un avis conforme.

J'avais indiqué que j'accepterais de retirer l'amendement n° 121 si le Gouvernement était prêt à véritablement travailler avec la région. Or, après une discussion difficile et interminable, vous avez choisi de maintenir le texte de la commission, dans lequel la région est noyée parmi l'ensemble des collectivités territoriales. Il nous semble pourtant, et sur ce point M. Dallier a raison, que la région doit être un partenaire privilégié, car les transports relèvent de sa responsabilité.

Nous maintenons donc l'amendement n° 121. Nous verrons bien ainsi si nous faisons ce soir autre chose que de la politique...

Très franchement, monsieur le secrétaire d'État, l'administration de l'Île-de-France et des transports en commun, c'est de la politique!

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** La commission n'a accepté l'avis conforme d'aucune collectivité territoriale. Par conséquent, je le répète: je suis, comme la majorité de la commission spéciale, défavorable à l'amendement n° 121.

**M. Jacques Mahéas.** Pour quelle raison? Donnez-en au moins une!

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 121.

(*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.*)

**M. le président.** Madame Voynet, acceptez-vous de rectifier votre amendement n° 254 comme vous y ont invitée M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État?

**Mme Dominique Voynet.** En fait, M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État seraient prêts à émettre un avis favorable sur cet amendement si je le vidais de tout son sens! Soyons sérieux!

**M. Gérard César.** Mais nous le sommes!

**Mme Dominique Voynet.** Je n'ai pourtant pas l'impression d'avoir été provocatrice avec cet amendement!

Vous aviez des doutes, monsieur le rapporteur, sur la représentativité du syndicat mixte « Paris-Métropole »; je ne suis pas revenue sur ce sujet.

Vous avez reproché à juste titre à l'amendement de Philippe Dallier de ne pas prévoir explicitement la consultation des collectivités territoriales; je n'en parle pas, et je garde votre rédaction.

Vous avez exclu que l'avis conforme de la région soit requis; je n'en parle pas non plus.

Si vous me demandez à présent d'enlever la référence à la région d'Île-de-France sous prétexte que la région fait partie des collectivités territoriales, je me pose des questions! Ne pas citer explicitement la seule collectivité sans laquelle il n'est pas possible de promouvoir une politique régionale des transports, cela devient suspect!

Honnêtement, il y a des choses qui vont sans dire, mais qui vont encore mieux en les disant! Nous devrions, je le crois, accepter de mentionner que la région est naturellement un partenaire incontournable. Nous avons rappelé des points qui paraissaient des évidences à bien d'autres moments de cette discussion.

À cette heure, ce qui pose problème, c'est l'obstination de M. le secrétaire d'État. Puisqu'il affirme vouloir discuter et travailler avec la région, inscrivons cela dans le texte et n'en parlons plus!

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Ma chère collègue, si vous aviez lu l'article jusqu'au bout, vous auriez constaté que son septième alinéa est ainsi rédigé: « À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, le syndicat mixte "Paris-Métropole", ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis [...] »

Vous le voyez, la région est explicitement mentionnée à cet alinéa 7.

Par conséquent, il ne me semble pas nécessaire de distinguer la région des autres collectivités territoriales au premier alinéa alors qu'elle est citée au septième.

**M. Jean-Pierre Caffet.** Ça n'a rien à voir! Le premier et le septième alinéas n'ont pas du tout la même portée!

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 254.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 20, présenté par Mmes Assassi et Gonthier-Maurin, M. Vera et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Alinéa 4, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

après avis conforme du Syndicat des transports d'Île-de-France

La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Comme nous l'avons déjà souligné, avec cet article 3, nous sommes véritablement au cœur de l'exercice de la démocratie sur des questions d'aménagement et d'urbanisme.

En effet, il s'agit de fixer les conditions d'association du public et des élus locaux au processus d'élaboration et de décision du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Selon le texte, si le schéma d'ensemble du réseau est bien établi après avis des instances concernées, la préparation du dossier pour le débat public incombe, en revanche, à la seule Société du Grand Paris.

Pour cela, le texte de la commission prévoit une procédure de consultation quelque peu simplifiée par rapport aux règles relatives au débat public. On peut comprendre la recherche de l'efficacité. Cependant, à trop vouloir simplifier, on prend le risque de brûler les étapes dans le processus de concertation.

Or c'est bien, me semble-t-il, ce qui arrive au stade de la préparation du dossier destiné au débat public. Celui-ci est constitué par la Société du Grand Paris, qui ne prend bien évidemment l'avis de personne. Pourtant, au vu des sujets à débattre, qui ne sont pas mineurs puisqu'ils porteront pour l'essentiel sur les conditions de réalisation d'une nouvelle ligne de métro automatique à grande capacité, il faudrait, me semble-t-il, recueillir dès ce stade l'avis de l'autorité qui restera, malgré tout, organisatrice des transports dans la région.

En outre, je considère que l'un des objectifs de ce projet de loi est précisément d'ôter au Syndicat des transports d'Île-de-France la maîtrise d'ouvrage de cette double boucle de métro automatique.

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

C'est la raison pour laquelle nous proposons, avec cet amendement, de solliciter l'avis conforme du Syndicat des transports d'Île-de-France, dès l'élaboration du dossier, et non simplement de le consulter parmi d'autres instances au moment de la publication.

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Ma chère collègue, vous me demandez d'ajouter à l'article 3 une disposition que je n'ai pas acceptée à l'article 1<sup>er</sup>.

**Mme Éliane Assassi.** En effet !

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Mais nous ne sommes pas des girouettes !

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

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur.** Je vous l'accorde ! Vous avez votre logique et la commission a la sienne. Par conséquent, chère madame, vous ne serez pas étonnée que j'émette un avis défavorable sur votre amendement.

**Mme Éliane Assassi.** Je n'en suis pas étonnée, mais je le regrette !

**Mme Nicole Borvo Cohen-Seat.** Hélas ! Trois fois hélas !

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 20.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

7

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 8 avril 2010 :

À neuf heures trente :

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

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

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

À quinze heures et le soir :

2. Questions d'actualité au Gouvernement.

Délai limite d'inscription des auteurs de questions : jeudi 8 avril 2010, à onze heures.

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

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

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

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

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

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante.)*

*Le Directeur adjoint du service du compte rendu intégral,*

FRANÇOISE WIART

**ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE**

*Comité chargé de veiller au respect du principe du repos dominical posé à l'article L. 3132-3 du code du travail*

En application de l'article 4 de la loi n° 2009-974 du 10 août 2009 réaffirmant le principe du repos dominical et visant à adapter les dérogations à ce principe dans les communes et zones touristiques et thermales ainsi que dans certaines grandes agglomérations pour les salariés volontaires, Mmes Annie DAVID, Isabelle DEBRÉ et Raymonde LE TEXIER ont été désignées pour siéger au sein de cet organisme.

# ANNEXES AU PROCES VERBAL

## de la séance

### du mercredi 7 avril 2010

#### SCRUTIN n° 170

*sur l'article 1er du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris*

Nombre de votants .....	339
Suffrages exprimés .....	338
Pour .....	185
Contre .....	153

Le Sénat a adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

*Contre* : 24

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

*Pour* : 2 MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou

*Contre* : 13

*Abstention* : 1 M. Daniel Marsin

##### GRUPE SOCIALISTE (116) :

*Contre* : 116

##### GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

*Pour* : 28

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance

##### GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

*Pour* : 149

*N'ont pas pris part au vote* : 2 MM. Gérard Larcher - président du Sénat, Ambroise Dupont

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

*Pour* : 6

*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Gaston Flosse

#### Ont voté pour :

Nicolas About  
Philippe Adnot  
Jean-Paul Alduy  
Jean-Paul Amoudry  
Pierre André  
Jean Arthuis

Denis Badré  
Gérard Bailly  
Gilbert Barbier  
René Beaumont  
Michel Bécot  
Claude Belot

Pierre Bernard-Reymond  
Laurent Bêteille  
Joël Billard  
Claude Biwer  
Jean Bizet

Jacques Blanc  
Paul Blanc  
Pierre Bordier  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Brigitte Bout  
Jean Boyer  
Dominique Braye  
Marie-Thérèse Bruguère  
Elie Brun  
François-Noël Buffet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean-Claude Carle  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Alain Chatillon  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu  
Raymond Couderc  
Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier  
Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Christian Demuynck  
Marcel Deneux  
Gérard Dériot  
Marie-Hélène Des Esgaulx  
Béatrice Descamps  
Sylvie Desmarescaux  
Denis Detcheverry  
Yves Détraigne  
Muguette Dini  
Eric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet  
Daniel Dubois  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Catherine Dumas  
Bernadette Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Emorine  
Jean-Claude Etienne  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Françoise Férat  
André Ferrand  
Louis-Constant Fleming  
Alain Fouché  
Jean-Pierre Fourcade  
Bernard Fournier  
Jean-Paul Fournier  
Jean François-Poncet

Christophe-André Frassa  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle Garriaud-Maylam  
Christian Gaudin  
Jean-Claude Gaudin  
Gisèle Gautier  
Jacques Gautier  
Patrice Gélard  
Bruno Gilles  
Adrien Giraud  
Colette Giudicelli  
Nathalie Goulet  
Jacqueline Gourault  
Alain Gournac  
Adrien Gouteyron  
Sylvie Goy-Chavent  
Francis Grignon  
Charles Guené  
Michel Guerry  
Françoise Henneron  
Pierre Hérisson  
Marie-Thérèse Hermange  
Michel Houel  
Alain Houpert  
Jean-François Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-Jacques Hyest  
Soibahadine Ibrahim Ramadani  
Pierre Jarlier  
Jean-Jacques Jégou  
Sophie Joissains  
Jean-Marc Juilhord  
Christiane Kammermann  
Fabienne Keller  
Joseph Kergueris  
Alain Lambert  
Marc Laménie  
Élisabeth Lamure  
André Lardeux  
Robert Laufoaalu  
Daniel Laurent  
Jean-René Lecerf  
Dominique Leclerc  
Antoine Lefèvre  
Jacques Legendre  
Dominique de Legge  
Jean-François Le Grand  
Jean-Pierre Leleux  
Philippe Leroy  
Gérard Longuet  
Jean-Louis Lorrain  
Simon Loueckhote

Roland du Luart  
Michel Magras  
Lucienne Malovry  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Jean Louis Masson  
Hervé Maurey  
Jean-François Mayet  
Colette Mélot  
Jean-Claude Merceron  
Lucette Michaux-Chevry  
Alain Milon  
Aymeri de Montesquiou  
Albéric de Montgolfier  
Catherine Morin-Desailly  
Philippe Nachbar  
Louis Nègre  
Jacqueline Panis  
Monique Papon  
Charles Pasqua  
Philippe Paul  
Anne-Marie Payet  
Jackie Pierre  
Jean-Jacques Pignard  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Rémy Pointereau  
Christian Poncelet  
Ladislav Poniatowski  
Hugues Portelli  
Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia  
Jean-Pierre Raffarin  
Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Philippe Richert  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Janine Rozier  
Bernard Saugé  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Daniel Soulage  
Michel Thiollère  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Jean-Marie Vanlerenberghe  
Alain Vasselle  
René Vestri  
Jean-Pierre Vial  
André Villiers  
Jean-Paul Virapoullé  
François Zocchetto

**Ont voté contre :**

Nicolas Alfonsi	Michelle Demessine	Josiane Mathon-Poinat
Jacqueline Alquier	Christiane Demontès	Pierre Mauroy
Michèle André	Jean Desessard	Rachel Mazuir
Serge Andreoni	Évelyne Didier	Louis Mermaz
Bernard Angels	Claude Domeizel	Jacques Mézard
Jean-Etienne Antoinette	Josette Durrieu	Jean-Pierre Michel
Alain Anziani	Anne-Marie Escoffier	Jean Milhau
Éliane Assassi	Alain Fauconnier	Gérard Miquel
David Assouline	Jean-Luc Fichet	Jean-Jacques Mirassou
Bertrand Auban	Guy Fischer	Jacques Muller
François Autain	François Fortassin	Robert Navarro
Robert Badinter	Thierry Foucaud	Renée Nicoux
Jean-Michel Baylet	Jean-Claude Frécon	Isabelle Pasquet
Marie-France Beaufils	Bernard Frimat	Jean-Marc Pastor
Jean-Pierre Bel	Charles Gautier	Georges Patient
Claude Bérít-Débat	Samia Ghali	François Patriat
Jacques Berthou	Jacques Gillot	Daniel Percheron
Jean Besson	Serge Godard	Jean-Claude Peyronnet
Michel Billout	Jean-Pierre Godefroy	Bernard Piras
Marie-Christine Blandin	Brigitte Gonthier-Maurin	Jean-Pierre Placade
Maryvonne Blondin	Jean-Noël Guérini	Roland Pavinelli
Yannick Bodin	Didier Guillaume	Gisèle Printz
Nicole Bonnefoy	Claude Haut	Marcel Rainaud
Nicole Borvo Cohen-Seat	Edmond Hervé	Jack Ralite
Yannick Botrel	Odette Herviaux	Daniel Raoul
Didier Boulaud	Gélita Hoarau	Paul Raoult
Alima Boumediene-Thiery	Robert Hue	François Rebsamen
Martial Bourquin	Annie Jarraud-Vergnolle	Daniel Reiner
Bernadette Bourzai	Claude Jeannerot	Ivan Renar
Michel Boutant	Ronan Kerdraon	Thierry Repentin
Nicole Bricq	Bariza Khiari	Roland Ries
Jean-Pierre Caffet	Virginie Klès	Michèle San Vicente-Baudrin
Claire-Lise Campion	Yves Krattinger	Patricia Schillinger
Jean-Louis Carrère	Marie-Agnès Labarre	Mireille Schurch
Françoise Cartron	Philippe Labeyrie	Michel Sergent
Bernard Cazeau	Françoise Laborde	René-Pierre Signé
Monique Cerisier-ben Guiga	Serge Lagauche	Jean-Pierre Sueur
Yves Chastan	Serge Larcher	Simon Sutour
Jean-Pierre Chevènement	Françoise Laurent Perrigot	Catherine Tasca
Yvon Collin	Gérard Le Cam	Odette Terrade
Gérard Collomb	Jacky Le Menn	Michel Teston
Pierre-Yves Collombat	Raymonde Le Texier	René Teulade
Roland Courteau	Alain Le Vern	Jean-Marc Todeschini
Jean-Claude Danglot	Claudine Lepage	Robert Tropeano
Yves Daudigny	Claude Lise	Richard Tuheiava
Yves Dauge	Jean-Jacques Lozach	Raymond Vall
Marc Daunis	Roger Madec	André Vantomme
Annie David	Philippe Madrelle	François Vendasi
Jean-Pierre Demerliat	Jacques Mahéas	Bernard Vera
	François Marc	Jean-François Voguet
	Jean-Pierre Masseret	Dominique Voynet
	Marc Massion	Richard Yung

**Abstention :**

Daniel Marsin.

**N'ont pas pris part au vote :**

Ambroise Dupont, Gaston Flosse.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Gérard Larcher - président du Sénat, Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

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

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus

**SCRUTIN n° 171***sur l'amendement 119, présenté par M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris*

Nombre de votants	339
Suffrages exprimés	338
Pour	153
Contre	185

Le Sénat n'a pas adopté

**ANALYSE DU SCRUTIN****GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :***Pour : 24***GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :***Pour : 13**Contre : 2 MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou**Abstention : 1 M. Daniel Marsin***GRUPE SOCIALISTE (116) :***Pour : 116***GRUPE UNION CENTRISTE (29) :***Contre : 27**N'ont pas pris part au vote : 2 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance et Mme Nathalie Goulet***GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :***Contre : 150**N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat***RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :***Contre : 6**N'a pas pris part au vote : 1 M. Gaston Flosse***Ont voté pour :**

Nicolas Alfonsi	David Assouline	Jean Besson
Jacqueline Alquier	Bertrand Auban	Michel Billout
Michèle André	François Autain	Marie-Christine Blandin
Serge Andreoni	Robert Badinter	Maryvonne Blondin
Bernard Angels	Jean-Michel Baylet	Yannick Bodin
Jean-Etienne Antoinette	Marie-France Beaufils	Nicole Bonnefoy
Alain Anziani	Jean-Pierre Bel	Nicole Borvo Cohen-Seat
Éliane Assassi	Claude Bérít-Débat	
	Jacques Berthou	

Yannick Botrel  
 Didier Boulaud  
 Alima Boumediene-  
 Thiery  
 Martial Bourquin  
 Bernadette Bourzai  
 Michel Boutant  
 Nicole Bricq  
 Jean-Pierre Caffet  
 Claire-Lise Campion  
 Jean-Louis Carrère  
 Françoise Cartron  
 Bernard Cazeau  
 Monique Cerisier-ben  
 Guiga  
 Yves Chastan  
 Jean-Pierre  
 Chevènement  
 Yvon Collin  
 Gérard Collomb  
 Pierre-Yves Collombat  
 Roland Courteau  
 Jean-Claude Danglot  
 Yves Daudigny  
 Yves Dauge  
 Marc Daunis  
 Annie David  
 Jean-Pierre Demerliat  
 Michelle Demessine  
 Christiane Demontès  
 Jean Desessard  
 Évelyne Didier  
 Claude Domeizel  
 Josette Durrieu  
 Anne-Marie Escoffier  
 Alain Fauconnier  
 Jean-Luc Fichet  
 Guy Fischer  
 François Fortassin  
 Thierry Foucaud  
 Jean-Claude Frécon  
 Bernard Frimat  
 Charles Gautier  
 Samia Ghali  
 Jacques Gillot  
 Serge Godard

Jean-Pierre Godefroy  
 Brigitte Gonthier-  
 Maurin  
 Jean-Noël Guérini  
 Didier Guillaume  
 Claude Haut  
 Edmond Hervé  
 Odette Herviaux  
 Gélita Hoarau  
 Robert Hue  
 Annie Jarraud-  
 Vergnolle  
 Claude Jeannerot  
 Ronan Kerdraon  
 Bariza Khiari  
 Virginie Klès  
 Yves Krattinger  
 Marie-Agnès Labarre  
 Philippine Labeyrie  
 Françoise Laborde  
 Serge Lagache  
 Serge Larcher  
 Françoise Laurent  
 Perrigot  
 Gérard Le Cam  
 Jacky Le Menn  
 Raymonde Le Texier  
 Alain Le Vern  
 Claudine Lepage  
 Claude Lise  
 Jean-Jacques Lozach  
 Roger Madec  
 Philippe Madrelle  
 Jacques Mahéas  
 François Marc  
 Jean-Pierre Masseret  
 Marc Massion  
 Josiane Mathon-Poinat  
 Pierre Mauroy  
 Rachel Mazuir  
 Louis Mermaz  
 Jacques Mézard  
 Jean-Pierre Michel  
 Jean Milhau  
 Gérard Miquel  
 Jean-Jacques Mirassou

**Ont voté contre :**

Nicolas About  
 Philippe Adnot  
 Jean-Paul Alduy  
 Jean-Paul Amoudry  
 Pierre André  
 Jean Arthuis  
 Denis Badré  
 Gérard Bailly  
 Gilbert Barbier  
 René Beaumont  
 Michel Bécot  
 Claude Belot  
 Pierre Bernard-  
 Reymond  
 Laurent Bêteille  
 Joël Billard  
 Claude Biwer  
 Jean Bizet  
 Jacques Blanc  
 Paul Blanc  
 Pierre Bordier  
 Didier Borotra  
 Joël Bourdin  
 Brigitte Bout  
 Jean Boyer  
 Dominique Braye  
 Marie-Thérèse  
 Bruguère  
 Elie Brun  
 François-Noël Buffet

Christian Cambon  
 Jean-Pierre Cantegrit  
 Jean-Claude Carle  
 Auguste Cazalet  
 Gérard César  
 Alain Chatillon  
 Jean-Pierre Chauveau  
 Marcel-Pierre Cléach  
 Christian Cointat  
 Gérard Cornu  
 Raymond Couderc  
 Jean-Patrick Courtois  
 Philippe Dallier  
 Philippe Darniche  
 Serge Dassault  
 Isabelle Debré  
 Robert del Picchia  
 Christian Demuynck  
 Marcel Deneux  
 Gérard Dériot  
 Marie-Hélène Des  
 Esgaulx  
 Béatrice Descamps  
 Sylvie Desmarescaux  
 Denis Detchevery  
 Yves Détraigne  
 Muguette Dini  
 Éric Doligé  
 Philippe Dominati  
 Michel Doublet

Jacques Muller  
 Robert Navarro  
 Renée Nicoux  
 Isabelle Pasquet  
 Jean-Marc Pastor  
 Georges Patient  
 François Patriat  
 Daniel Percheron  
 Jean-Claude Peyronnet  
 Bernard Piras  
 Jean-Pierre Plancade  
 Roland Povinelli  
 Gisèle Printz  
 Marcel Rainaud  
 Jack Lalite  
 Daniel Raoul  
 Paul Raoult  
 François Rebsamen  
 Daniel Reiner  
 Ivan Renar  
 Thierry Repentin  
 Roland Ries  
 Michèle San Vicente-  
 Baudrin  
 Patricia Schillinger  
 Mireille Schurch  
 Michel Sergent  
 René-Pierre Signé  
 Jean-Pierre Sueur  
 Simon Sutour  
 Catherine Tasca  
 Odette Terrade  
 Michel Teston  
 René Teulade  
 Jean-Marc Todeschini  
 Robert Tropeano  
 Richard Tuheiava  
 Raymond Vall  
 André Vantomme  
 François Vendasi  
 Bernard Vera  
 Jean-François Voguet  
 Dominique Voynet  
 Richard Yung

Daniel Dubois  
 Alain Dufaut  
 André Dulait  
 Catherine Dumas  
 Ambroise Dupont  
 Bernadette Dupont  
 Louis Duvernois  
 Jean-Paul Emorine  
 Jean-Claude Etienne  
 Pierre Fauchon  
 Jean Faure  
 Françoise Férat  
 André Ferrand  
 Louis-Constant  
 Fleming  
 Alain Fouché  
 Jean-Pierre Fourcade  
 Bernard Fournier  
 Jean-Paul Fournier  
 Jean François-Poncet  
 Christophe-André  
 Frassa  
 Yann Gaillard  
 René Garrec  
 Joëlle Garriaud-  
 Maylam  
 Christian Gaudin  
 Jean-Claude Gaudin  
 Gisèle Gautier  
 Jacques Gautier

Patrice Gélard  
 Bruno Gilles  
 Adrien Giraud  
 Colette Giudicelli  
 Jacqueline Gourault  
 Alain Gourmac  
 Adrien Gouteyron  
 Sylvie Goy-Chavent  
 Francis Grignon  
 Charles Guené  
 Michel Guerry  
 Françoise Henneron  
 Pierre Hérisson  
 Marie-Thérèse  
 Humbert  
 Christiane Hummel  
 Benoît Huré  
 Jean-Jacques Hyst  
 Soibahadine Ibrahim  
 Ramadani  
 Pierre Jarlier  
 Jean-Jacques Jégou  
 Sophie Joissains  
 Jean-Marc Juilhard  
 Christiane  
 Kammermann  
 Fabienne Keller  
 Joseph Kergueris  
 Alain Lambert  
 Marc Laménie  
 Élisabeth Lamure  
 André Lardeux  
 Robert Laufoaulu

Daniel Laurent  
 Jean-René Lecerf  
 Dominique Leclerc  
 Antoine Lefèvre  
 Jacques Legendre  
 Dominique de Legge  
 Jean-François Le  
 Grand  
 Jean-Pierre Leleux  
 Philippe Leroy  
 Gérard Longuet  
 Jean-Louis Lorrain  
 Simon Loueckhote  
 Roland du Luart  
 Michel Magras  
 Lucienne Malovry  
 Philippe Marini  
 Pierre Martin  
 Jean Louis Masson  
 Hervé Maurey  
 Jean-François Mayet  
 Colette Mélot  
 Jean-Claude Merceron  
 Lucette Michaux-  
 Chevry  
 Alain Milon  
 Aymeri de  
 Montesquiou  
 Albéric de Montgolfier  
 Catherine Morin-  
 Desailly  
 Philippe Nachbar  
 Louis Nègre  
 Jacqueline Panis  
 Monique Papon  
 Charles Pasqua  
 Philippe Paul

Anne-Marie Payet  
 Jackie Pierre  
 Jean-Jacques Pignard  
 François Pillet  
 Xavier Pintat  
 Louis Pinton  
 Rémy Pointereau  
 Christian Poncelet  
 Ladislav Poniatowski  
 Hugues Portelli  
 Yves Pozzo di Borgo  
 Catherine Procaccia  
 Jean-Pierre Raffarin  
 Bruno Retailleau  
 Charles Revet  
 Philippe Richert  
 Josselin de Rohan  
 Roger Romani  
 Janine Rozier  
 Bernard Saugy  
 Bruno Sido  
 Esther Sittler  
 Daniel Soulage  
 Michel Thiollière  
 André Trillard  
 Catherine Troendle  
 François Trucy  
 Alex Türk  
 Jean-Marie  
 Vanlerenberghe  
 Alain Vasselle  
 René Vestri  
 Jean-Pierre Vial  
 André Villiers  
 Jean-Paul Virapoullé  
 François Zocchetto

**Abstention :**

Daniel Marsin.

**N'ont pas pris part au vote :**

Gaston Flosse, Nathalie Goulet.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Gérard Larcher - Président du Sénat, Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

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

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus

**SCRUTIN n° 172**

sur l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris

Nombre de votants .....	340
Suffrages exprimés .....	339
Pour .....	186
Contre .....	153

Le Sénat a adopté

## ANALYSE DU SCRUTIN

**GROUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :***Contre* : 24**GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :***Pour* : 2 MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou*Contre* : 13*Abstention* : 1 M. Daniel Marsin**GROUPE SOCIALISTE (116) :***Contre* : 116**GROUPE UNION CENTRISTE (29) :***Pour* : 28*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance**GROUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :***Pour* : 150*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :***Pour* : 6*N'a pas pris part au vote* : 1 M. Gaston Flosse**Ont voté pour :**

Nicolas About  
Philippe Adnot  
Jean-Paul Alduy  
Jean-Paul Amoudry  
Pierre André  
Jean Arthuis  
Denis Badré  
Gérard Bailly  
Gilbert Barbier  
René Beaumont  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Pierre Bernard-  
Raymond  
Laurent Bétéille  
Joël Billard  
Claude Biwer  
Jean Bizet  
Jacques Blanc  
Paul Blanc  
Pierre Bordier  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Brigitte Bout  
Jean Boyer  
Dominique Braye  
Marie-Thérèse  
Bruguère  
Elie Brun  
François-Noël Buffet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean-Claude Carle  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Alain Chatillon  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu

Raymond Couderc  
Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier  
Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Christian Demuyneck  
Marcel Deneux  
Gérard Dériot  
Marie-Hélène Des  
Esgaulx  
Béatrice Descamps  
Sylvie Desmarescaux  
Denis Detcheverry  
Yves Détraigne  
Muguette Dini  
Eric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet  
Daniel Dubois  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Catherine Dumas  
Ambroise Dupont  
Bernadette Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Emorine  
Jean-Claude Etienne  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Françoise Férat  
André Ferrand  
Louis-Constant  
Fleming  
Alain Fouché  
Jean-Pierre Fourcade  
Bernard Fournier  
Jean-Paul Fournier  
Jean François-Poncet

Christophe-André  
Frassa  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle Garriaud-  
Maylam  
Christian Gaudin  
Jean-Claude Gaudin  
Gisèle Gautier  
Jacques Gautier  
Patrice Gérard  
Bruno Gilles  
Adrien Giraud  
Colette Giudicelli  
Nathalie Goulet  
Jacqueline Gourault  
Alain Gourmac  
Adrien Gouteyron  
Sylvie Goy-Chavent  
Francis Grignon  
Charles Guené  
Michel Guerry  
Françoise Henneron  
Pierre Hérisson  
Marie-Thérèse  
Hermange  
Michel Houel  
Alain Houpert  
Jean-François  
Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-Jacques Hyest  
Soibahadine Ibrahim  
Ramadani  
Pierre Jarlier  
Jean-Jacques Jégou  
Sophie Joissains  
Jean-Marc Juillard

Christiane  
Kammermann  
Fabienne Keller  
Joseph Kergueris  
Alain Lambert  
Marc Laménie  
Élisabeth Lamure  
André Lardeux  
Robert Laufoaulu  
Daniel Laurent  
Jean-René Lecerf  
Dominique Leclerc  
Antoine Lefèvre  
Jacques Legendre  
Dominique de Legge  
Jean-François Le  
Grand  
Jean-Pierre Leleux  
Philippe Leroy  
Gérard Longuet  
Jean-Louis Lorrain  
Simon Loueckhote  
Roland du Luart  
Michel Magras  
Lucienne Malovsky  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Jean Louis Masson

Hervé Maurey  
Jean-François Mayet  
Colette Mélot  
Jean-Claude Merceron  
Lucette Michaux-  
Chevry  
Alain Milon  
Aymeri de  
Montesquiou  
Albéric de Montgolfier  
Catherine Morin-  
Desailly  
Philippe Nachbar  
Louis Nègre  
Jacqueline Panis  
Monique Papon  
Charles Pasqua  
Philippe Paul  
Anne-Marie Payet  
Jackie Pierre  
Jean-Jacques Pignard  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Rémy Pointereau  
Christian Poncelet  
Ladislas Poniatowski  
Hugues Portelli

Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia  
Jean-Pierre Raffarin  
Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Philippe Richert  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Janine Rozier  
Bernard Saugéy  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Daniel Soulage  
Michel Thiollière  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Jean-Marie  
Vanlerenberghe  
Alain Vasselle  
René Vestri  
Jean-Pierre Vial  
André Villiers  
Jean-Paul Virapoullé  
François Zocchetto

**Ont voté contre :**

Nicolas Alfonsi  
Jacqueline Alquier  
Michèle André  
Serge Andreoni  
Bernard Angels  
Jean-Etienne  
Antoinette  
Alain Anziani  
Éliane Assassi  
David Assouline  
Bertrand Auban  
François Autain  
Robert Badinter  
Jean-Michel Baylet  
Marie-France Beauflis  
Jean-Pierre Bel  
Claude Bérît-Débat  
Jacques Berthou  
Jean Besson  
Michel Billout  
Marie-Christine  
Blandin  
Maryvonne Blondin  
Yannick Bodin  
Nicole Bonnefoy  
Nicole Borvo Cohen-  
Seat  
Yannick Botrel  
Didier Boulaud  
Alima Boumediene-  
Thiery  
Martial Bourquin  
Bernadette Bourzai  
Michel Boutant  
Nicole Bricq  
Jean-Pierre Caffet  
Claire-Lise Champion  
Jean-Louis Carrère  
Françoise Cartron  
Bernard Cazeau  
Monique Cerisier-ben  
Guiga  
Yves Chastan  
Jean-Pierre  
Chevènement  
Yvon Collin  
Gérard Collomb  
Pierre-Yves Collombat

Roland Courteau  
Jean-Claude Danglot  
Yves Daudigny  
Yves Dauge  
Marc Daunis  
Annie David  
Jean-Pierre Demerliat  
Michelle Demessine  
Christiane Demontès  
Jean Desessard  
Évelyne Didier  
Claude Domeizel  
Josette Durrieu  
Anne-Marie Escoffier  
Alain Fauconnier  
Jean-Luc Fichet  
Guy Fischer  
François Fortassin  
Thierry Foucaud  
Jean-Claude Frécon  
Bernard Frimat  
Charles Gautier  
Samia Ghali  
Jacques Gillot  
Serge Godard  
Jean-Pierre Godefroy  
Brigitte Gonther-  
Maurin  
Jean-Noël Guérini  
Didier Guillaume  
Claude Haut  
Edmond Hervé  
Odette Herviaux  
Gélita Hoarau  
Robert Hue  
Annie Jarraud-  
Vergnolle  
Claude Jeannerot  
Ronan Kerdraon  
Bariza Khiari  
Virginie Klès  
Yves Krattinger  
Marie-Agnès Labarre  
Philippe Labeyrie  
Françoise Laborde  
Serge Lagauche  
Serge Larcher

Françoise Laurent  
Perrigot  
Gérard Le Cam  
Jacky Le Menn  
Raymonde Le Texier  
Alain Le Vern  
Claudine Lepage  
Claude Lise  
Jean-Jacques Lozach  
Roger Madec  
Philippe Madrelle  
Jacques Mahéas  
François Marc  
Jean-Pierre Masseret  
Marc Massion  
Josiane Mathon-Poinat  
Pierre Mauroy  
Rachel Mazuir  
Louis Mermaz  
Jacques Mézard  
Jean-Pierre Michel  
Jean Milhau  
Gérard Miquel  
Jean-Jacques Mirassou  
Jacques Muller  
Robert Navarro  
Renée Nicoux  
Isabelle Pasquet  
Jean-Marc Pastor  
Georges Patient  
François Patriat  
Daniel Percheron  
Jean-Claude Peyronnet  
Bernard Piras  
Jean-Pierre Plancade  
Roland Povinelli  
Gisèle Printz  
Marcel Rainaud  
Jack Ralite  
Daniel Raoul  
Paul Raoult  
François Rebsamen  
Daniel Reiner  
Ivan Renar  
Thierry Repentin  
Roland Ries  
Michèle San Vicente-  
Baudrin

Patricia Schillinger  
Mireille Schurch  
Michel Sergent  
René-Pierre Signé  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Catherine Tasca

Odette Terrade  
Michel Teston  
René Teulade  
Jean-Marc Todeschini  
Robert Tropeano  
Richard Tuhejava  
Raymond Vall

André Vantomme  
François Vendasi  
Bernard Vera  
Jean-François Voguet  
Dominique Voynet  
Richard Yung

#### Abstention :

Daniel Marsin.

#### N'a pas pris part au vote :

Gaston Flosse.

#### N'ont pas pris part au vote :

MM. Gérard Larcher - Président du Sénat, Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus

### SCRUTIN n° 173

sur l'amendement n°16, présenté par Mme Eliane Assassi et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, à l'article 3 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris

Nombre de votants .....	340
Suffrages exprimés .....	339
Pour .....	153
Contre .....	186

Le Sénat n'a pas adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Pour : 24

##### GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :

Pour : 13

Contre : 2 MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou

Abstention : 1 M. Daniel Marsin

##### GRUPE SOCIALISTE (116) :

Pour : 116

##### GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 28

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance

##### GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Contre : 150

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - président du Sénat

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gaston Flosse

#### Ont voté pour :

Nicolas Alfonsi  
Jacqueline Alquier  
Michèle André  
Serge Andreoni  
Bernard Angels  
Jean-Etienne Antoinette  
Alain Anziani  
Éliane Assassi  
David Assouline  
Bertrand Auban  
François Autain  
Robert Badinter  
Jean-Michel Baylet  
Marie-France Beaufile  
Jean-Pierre Bel  
Claude Bérit-Débat  
Jacques Berthou  
Jean Besson  
Michel Billout  
Marie-Christine Blandin  
Maryvonne Blondin  
Yannick Bodin  
Nicole Bonnefoy  
Nicole Borvo Cohen-Seat  
Yannick Botrel  
Didier Boulaud  
Alima Boumediene-Thiery  
Martial Bourquin  
Bernadette Bourzai  
Michel Boutant  
Nicole Bricq  
Jean-Pierre Caffet  
Claire-Lise Campion  
Jean-Louis Carrère  
Françoise Cartron  
Bernard Cazeau  
Monique Cerisier-ben Guiga  
Yves Chastan  
Jean-Pierre Chevènement  
Yvon Collin  
Gérard Collomb  
Pierre-Yves Collombat  
Roland Courteau  
Jean-Claude Danglot  
Yves Daudigny  
Yves Dauge  
Marc Daunis  
Annie David  
Jean-Pierre Demerliat

Michelle Demessine  
Christiane Demontès  
Jean Desessard  
Évelyne Didier  
Claude Domeizel  
Josette Durrieu  
Anne-Marie Escoffier  
Alain Fauconnier  
Jean-Luc Fichet  
Guy Fischer  
François Fortassin  
Thierry Foucaud  
Jean-Claude Frécon  
Bernard Frimat  
Charles Gautier  
Samia Ghali  
Jacques Gillot  
Serge Godard  
Jean-Pierre Godefroy  
Brigitte Gonthier-Maurin  
Jean-Noël Guérini  
Didier Guillaume  
Claude Haut  
Edmond Hervé  
Odette Herviaux  
Gélita Hoarau  
Robert Hue  
Annie Jarraud-Vergnolle  
Claude Jeannerot  
Ronan Kerdraon  
Bariza Khiari  
Virginie Klès  
Yves Krattinger  
Marie-Agnès Labarre  
Philippe Labeyrie  
Françoise Laborde  
Serge Lagache  
Serge Larcher  
Françoise Laurent-Perrigot  
Gérard Le Cam  
Jacky Le Menn  
Raymonde Le Texier  
Alain Le Vern  
Claudine Lepage  
Claude Lise  
Jean-Jacques Lozach  
Roger Madec  
Philippe Madrelle  
Jacques Mahéas  
François Marc  
Jean-Pierre Masseret  
Marc Massion

Josiane Mathon-Poinat  
Pierre Mauroy  
Rachel Mazuir  
Louis Mermaz  
Jacques Mézard  
Jean-Pierre Michel  
Jean Milhau  
Gérard Miquel  
Jean-Jacques Mirassou  
Jacques Muller  
Robert Navarro  
Renée Nicoux  
Isabelle Pasquet  
Jean-Marc Pastor  
Georges Patient  
François Patriat  
Daniel Percheron  
Jean-Claude Peyronnet  
Bernard Piras  
Jean-Pierre Plancade  
Roland Povinelli  
Gisèle Printz  
Marcel Rainaud  
Jack Ralite  
Daniel Raoul  
Paul Raoult  
François Rebsamen  
Daniel Reiner  
Ivan Renar  
Thierry Repentin  
Roland Ries  
Michèle San Vicente-Baudrin  
Patricia Schillinger  
Mireille Schurch  
Michel Sergent  
René-Pierre Signé  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Catherine Tasca  
Odette Terrade  
Michel Teston  
René Teulade  
Jean-Marc Todeschini  
Robert Tropeano  
Richard Tuhejava  
Raymond Vall  
André Vantomme  
François Vendasi  
Bernard Vera  
Jean-François Voguet  
Dominique Voynet  
Richard Yung

#### Ont voté contre :

Nicolas About  
Philippe Adnot  
Jean-Paul Alduy  
Jean-Paul Amoudry  
Pierre André  
Jean Arthuis  
Denis Badré  
Gérard Bailly  
Gilbert Barbier  
René Beaumont  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Pierre Bernard-Reymond  
Laurent Bêteille  
Joël Billard  
Claude Biwer  
Jean Bizet  
Jacques Blanc  
Paul Blanc

Pierre Bordier  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Brigitte Bout  
Jean Boyer  
Dominique Braye  
Marie-Thérèse Bruguière  
Elie Brun  
François-Noël Buffet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean-Claude Carle  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Alain Chatillon  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu

Raymond Couderc  
Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier  
Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Christian Demuyneck  
Marcel Deneux  
Gérard Dériot  
Marie-Hélène Des Esgaulx  
Béatrice Descamps  
Sylvie Desmarescaux  
Denis Detcheverry  
Yves Détraigne  
Muguette Dini  
Éric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet

Daniel Dubois  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Catherine Dumas  
Ambroise Dupont  
Bernadette Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Emorine  
Jean-Claude Etienne  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Françoise Férat  
André Ferrand  
Louis-Constant  
Fleming  
Alain Fouché  
Jean-Pierre Fourcade  
Bernard Fournier  
Jean-Paul Fournier  
Jean François-Poncet  
Christophe-André  
Frassa  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle Garriaud-  
Maylam  
Christian Gaudin  
Jean-Claude Gaudin  
Gisèle Gautier  
Jacques Gautier  
Patrice Gérard  
Bruno Gilles  
Adrien Giraud  
Colette Giudicelli  
Nathalie Goulet  
Jacqueline Gourault  
Alain Gournac  
Adrien Gouteyron  
Sylvie Goy-Chavent  
Francis Grignon  
Charles Guené  
Michel Guerry  
Françoise Henneron  
Pierre Hérisson  
Marie-Thérèse  
Hermange  
Michel Houel

Alain Houpert  
Jean-François  
Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-Jacques Hyest  
Soibahadine Ibrahim  
Ramadani  
Pierre Jarlier  
Jean-Jacques Jégou  
Sophie Joissains  
Jean-Marc Juillard  
Christiane  
Kammermann  
Fabienne Keller  
Joseph Kergeris  
Alain Lambert  
Marc Laménie  
Élisabeth Lamure  
André Lardeux  
Robert Laufoaulu  
Daniel Laurent  
Jean-René Lecercf  
Dominique Leclerc  
Antoine Lefèvre  
Jacques Legendre  
Dominique de Legge  
Jean-François Le  
Grand  
Jean-Pierre Leleux  
Philippe Leroy  
Gérard Longuet  
Jean-Louis Lorrain  
Simon Loueckhote  
Roland du Luart  
Michel Magras  
Lucienne Malovry  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Jean Louis Masson  
Hervé Maurey  
Jean-François Mayet  
Colette Mélot  
Jean-Claude Merceron  
Lucette Michaux-  
Chevry  
Alain Milon

Aymeri de  
Montesquiou  
Albéric de Montgolfier  
Catherine Morin-  
Desailly  
Philippe Nachbar  
Louis Nègre  
Jacqueline Panis  
Monique Papon  
Charles Pasqua  
Philippe Paul  
Anne-Marie Payet  
Jackie Pierre  
Jean-Jacques Pignard  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Rémy Pointereau  
Christian Poncelet  
Ladislav Poniatowski  
Hugues Portelli  
Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia  
Jean-Pierre Raffarin  
Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Philippe Richert  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Janine Rozier  
Bernard Saugé  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Daniel Soulage  
Michel Thiollière  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Jean-Marie  
Vanlerenberghe  
Alain Vasselle  
René Vestri  
Jean-Pierre Vial  
André Villiers  
Jean-Paul Virapoulle  
François Zocchetto

**Abstention :**

Daniel Marsin.

**N'a pas pris part au vote :**

Gaston Flosse.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Gérard Larcher - président du Sénat, Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus

**SCRUTIN n° 174**

sur l'amendement n° 120 rectifié, présenté par M. Jean-Pierre Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, à l'article 3 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au Grand Paris

Nombre de votants .....	340
Suffrages exprimés .....	339
Pour .....	153
Contre .....	186

Le Sénat n'a pas adopté

**ANALYSE DU SCRUTIN****GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :**

Pour : 24

**GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (16) :**

Pour : 13

Contre : 2 MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou

Abstention : 1 M. Daniel Marsin

**GRUPE SOCIALISTE (116) :**

Pour : 116

**GRUPE UNION CENTRISTE (29) :**

Contre : 28

N'a pas pris part au vote : 1 M. Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance

**GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :**

Contre : 150

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gérard Larcher - Président du Sénat

**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :**

Contre : 6

N'a pas pris part au vote : 1 M. Gaston Flosse

**Ont voté pour :**

Nicolas Alfonsi  
Jacqueline Alquier  
Michèle André  
Serge Andreoni  
Bernard Angels  
Jean-Etienne  
Antoinette  
Alain Anziani  
Éliane Assassi  
David Assouline  
Bertrand Auban  
François Autain  
Robert Badinter  
Jean-Michel Baylet  
Marie-France Beaufrès  
Jean-Pierre Bel  
Claude Bérit-Débat  
Jacques Berthou  
Jean Besson  
Michel Billout  
Marie-Christine  
Blandin  
Maryvonne Blondin  
Yannick Bodin  
Nicole Bonnefoy  
Nicole Borvo Cohen-  
Seat  
Yannick Botrel  
Didier Boulaud  
Alima Boumediene-  
Thiery  
Martial Bourquin  
Bernadette Bourzai  
Michel Boutant  
Nicole Bricq  
Jean-Pierre Caffet  
Claire-Lise Campion  
Jean-Louis Carrère  
Françoise Cartron  
Bernard Cazeau

Monique Cerisier-ben  
Guiga  
Yves Chastan  
Jean-Pierre  
Chevènement  
Yvon Collin  
Gérard Collomb  
Pierre-Yves Collombat  
Roland Courteau  
Jean-Claude Danglot  
Yves Daudigny  
Yves Dauge  
Marc Daunis  
Annie David  
Jean-Pierre Demerliat  
Michelle Demessine  
Christiane Demontès  
Jean Desessard  
Évelyne Didier  
Claude Domeizel  
Josette Durrieu  
Anne-Marie Escoffier  
Alain Fauconnier  
Jean-Luc Fichet  
Guy Fischer  
François Fortassin  
Thierry Foucaud  
Jean-Claude Frécon  
Bernard Frimat  
Charles Gautier  
Samia Ghali  
Jacques Gillot  
Serge Godard  
Jean-Pierre Godefroy  
Brigitte Gonthier-  
Maurin  
Jean-Noël Guérini  
Didier Guillaume  
Claude Haut  
Edmond Hervé

Odette Herviaux  
Gélita Hoarau  
Robert Hue  
Annie Jarraud-  
Vergnolle  
Claude Jeannerot  
Ronan Kerdraon  
Bariza Khiari  
Virginie Klès  
Yves Krattinger  
Marie-Agnès Labarre  
Philippe Labeyrie  
Françoise Laborde  
Serge Lagauche  
Serge Larcher  
Françoise Laurent  
Perrigot  
Gérard Le Cam  
Jacky Le Menn  
Raymonde Le Texier  
Alain Le Vern  
Claudine Lepage  
Claude Lise  
Jean-Jacques Lozach  
Roger Madec  
Philippe Madrelle  
Jacques Mahéas  
François Marc  
Jean-Pierre Masseret  
Marc Massion  
Josiane Mathon-Poinat  
Pierre Mauroy  
Rachel Mazuir  
Louis Mermaz  
Jacques Mézard  
Jean-Pierre Michel  
Jean Milhau  
Gérard Miquel  
Jean-Jacques Mirassou  
Jacques Muller

Robert Navarro  
Renée Nicoux  
Isabelle Pasquet  
Jean-Marc Pastor  
Georges Patient  
François Patriat  
Daniel Percheron  
Jean-Claude Peyronnet  
Bernard Piras  
Jean-Pierre Plancade  
Roland Povinelli  
Gisèle Printz  
Marcel Rainaud  
Jack Ralite  
Daniel Raoul

Paul Raoult  
François Rebsamen  
Daniel Reiner  
Ivan Renar  
Thierry Repentin  
Roland Ries  
Michèle San Vicente-  
Baudrin  
Patricia Schillinger  
Mireille Schurch  
Michel Sergent  
René-Pierre Signé  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Catherine Tasca

Odette Terrade  
Michel Teston  
René Teulade  
Jean-Marc Todeschini  
Robert Tropeano  
Richard Tuheiava  
Raymond Vall  
André Vantomme  
François Vendasi  
Bernard Vera  
Jean-François Voguet  
Dominique Voynet  
Richard Yung

Alain Gournac  
Adrien Gouteyron  
Sylvie Goy-Chavent  
Francis Grignon  
Charles Guené  
Michel Guerry  
Françoise Henneron  
Pierre Hérisson  
Marie-Thérèse  
Hermange  
Michel Houel  
Alain Houpert  
Jean-François  
Humbert  
Christiane Hummel  
Benoît Huré  
Jean-Jacques Hyst  
Soibahadine Ibrahim  
Ramadani  
Pierre Jarlier  
Jean-Jacques Jégou  
Sophie Joissains  
Jean-Marc Juilhard  
Christiane  
Kammermann  
Fabienne Keller  
Joseph Kergueris  
Alain Lambert  
Marc Laménié  
Élisabeth Lamure  
André Lardeux  
Robert Laufoaulu  
Daniel Laurent  
Jean-René Lecerf  
Dominique Leclerc

Antoine Lefèvre  
Jacques Legendre  
Dominique de Legge  
Jean-François Le  
Grand  
Jean-Pierre Leleux  
Philippe Leroy  
Gérard Longuet  
Jean-Louis Lorrain  
Simon Loueckhote  
Roland du Luart  
Michel Magras  
Lucienne Malovsky  
Philippe Marini  
Pierre Martin  
Jean Louis Masson  
Hervé Maurey  
Jean-François Mayet  
Colette Mélot  
Jean-Claude Merceron  
Lucette Michaux-  
Chevry  
Alain Milon  
Aymeri de  
Montesquiou  
Albéric de Montgolfier  
Catherine Morin-  
Desailly  
Philippe Nachbar  
Louis Nègre  
Jacqueline Panis  
Monique Papon  
Charles Pasqua  
Philippe Paul  
Anne-Marie Payet

Jackie Pierre  
Jean-Jacques Pignard  
François Pillet  
Xavier Pintat  
Louis Pinton  
Rémy Pointereau  
Christian Poncelet  
Ladislav Poniatowski  
Hugues Portelli  
Yves Pozzo di Borgo  
Catherine Procaccia  
Jean-Pierre Raffarin  
Bruno Retailleau  
Charles Revet  
Philippe Richert  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Janine Rozier  
Bernard Saugey  
Bruno Sido  
Esther Sittler  
Daniel Soulage  
Michel Thiollière  
André Trillard  
Catherine Troendle  
François Trucy  
Alex Türk  
Jean-Marie  
Vanlerenberghe  
Alain Vasselle  
René Vestri  
Jean-Pierre Vial  
André Villiers  
Jean-Paul Virapoullé  
François Zocchetto

**Ont voté contre :**

Nicolas About  
Philippe Adnot  
Jean-Paul Alduy  
Jean-Paul Amoudry  
Pierre André  
Jean Arthuis  
Denis Badré  
Gérard Bailly  
Gilbert Barbier  
René Beaumont  
Michel Bécot  
Claude Belot  
Pierre Bernard-  
Reymond  
Laurent Bêteille  
Joël Billard  
Claude Biwer  
Jean Bizet  
Jacques Blanc  
Paul Blanc  
Pierre Bordier  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Brigitte Bout  
Jean Boyer  
Dominique Braye  
Marie-Thérèse  
Bruguière  
Elie Brun  
François-Noël Buffet  
Christian Cambon  
Jean-Pierre Cantegrit

Jean-Claude Carle  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Alain Chatillon  
Jean-Pierre Chauveau  
Marcel-Pierre Cléach  
Christian Cointat  
Gérard Cornu  
Raymond Couderc  
Jean-Patrick Courtois  
Philippe Dallier  
Philippe Darniche  
Serge Dassault  
Isabelle Debré  
Robert del Picchia  
Christian Demuynck  
Marcel Deneux  
Gérard Dériot  
Marie-Hélène Des  
Esgaulx  
Béatrice Descamps  
Sylvie Desmarescaux  
Denis Detcheverry  
Yves Détraigne  
Muguette Dini  
Éric Doligé  
Philippe Dominati  
Michel Doublet  
Daniel Dubois  
Alain Dufaut  
André Dulait  
Catherine Dumas

Ambroise Dupont  
Bernadette Dupont  
Louis Duvernois  
Jean-Paul Emorine  
Jean-Claude Etienne  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Françoise Férat  
André Ferrand  
Louis-Constant  
Fleming  
Alain Fouché  
Jean-Pierre Fourcade  
Bernard Fournier  
Jean-Paul Fournier  
Jean François-Poncet  
Christophe-André  
Frassa  
Yann Gaillard  
René Garrec  
Joëlle Garriaud-  
Maylam  
Christian Gaudin  
Jean-Claude Gaudin  
Gisèle Gautier  
Jacques Gautier  
Patrice Gérard  
Bruno Gilles  
Adrien Giraud  
Colette Giudicelli  
Nathalie Goulet  
Jacqueline Gourault

**Abstention :**

Daniel Marsin.

**N'a pas pris part au vote :**

Gaston Flosse.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM. Gérard Larcher - Président du Sénat, Jean-Léonce Dupont - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus

Prix du numéro : **2,80 €**