COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Vendredi 9 avril 2010

GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite)

SOMMAIRE

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE 1

GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite) 1

Discussion des articles (Suite) **1**

Article 4 **1**

Article additionnel **3**

Article 5 **3**

Article 6 **4**

Article additionnel **5**

Article 7 **5**

Article 8 **20**

Articles additionnels **29**

Article 9 **31**

Articles additionnels **33**

Article 9 bis **35**

CMP (Nominations) 38

GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite) 38

Discussion des articles (Suite) **38**

Article 9 bis (Suite) **38**

Article 9 ter **41**

Articles additionnels **46**

Article 10 **48**

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS 49

GRAND PARIS (Procédure accélérée – Suite) 49

Discussion des articles (Suite) **49**

Article 11 **49**

Article 11 bis **50**

Article 12 **50**

Article 13 **51**

Article 16 **51**

Article 17 **52**

Article 18 **55**

Article 19 **62**

Article 19 bis **64**

Articles additionnels **65**

SÉANCE
du vendredi 9 avril 2010

88e séance de la session ordinaire 2009-2010

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD FRIMAT,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
M. ALAIN DUFAUT, M. JEAN-NOËL GUÉRINI.

La séance est ouverte à 10 heures.

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

Mise au point au sujet d'un vote

M. Yves Pozzo di Borgo. – Dans les résultats du scrutin n°177 sur l'ensemble du projet de loi relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée, 24 sénateurs de mon groupe qui souhaitaient voter pour ont été portés comme s'étant abstenus.

M. le président. – Je vous en donne acte.

Grand Paris
(Procédure accélérée – Suite)

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. Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 4.

Discussion des articles (Suite)

Article 4

① *Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.*

② *La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.*

③ *Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.*

④ *La commission d'enquête prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.*

⑤ *Le dossier d'enquête comprend l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement, et le bilan du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.*

M. le président. – Amendement n°31, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Nous sommes contre la mise en place d'un dispositif qui déroge autant au droit commun.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur de la commission spéciale sur le Grand Paris*. – La double déclaration d'intérêt public et d'intérêt général facilitera la réalisation du métro automatique, autorisant les expropriations par la société du Grand Paris et faisant prévaloir le nouveau réseau sur les documents d'urbanisme existants. Défavorable.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. – Nous abordons la partie du texte qui concerne la mise en œuvre concrète des dispositions votées précédemment. Je ne puis accepter cet amendement !

A la demande du groupe UMP, l'amendement n°31 est mis aux voix par scrutin public. (Exclamations sur les bancs socialistes)

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

Nombre de votants	335
Nombre de suffrages exprimés	334
Majorité absolue des suffrages exprimés	168
Pour l'adoption	152
Contre	182

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Je demande si le Sénat est en état de siéger. Nous ne pouvons travailler dans ces conditions alors qu'il reste 200 amendements à examiner. Si l'équilibre politique n'est pas rétabli, je suspendrai la séance et je réunirai les présidents de groupe !

Amendement n°32, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 1

Après le mot :

État

rédiger comme suit la fin de cet alinéa :

Ces projets doivent être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement de la région Ile de France.

M. Bernard Vera. – Le schéma voulu par le Gouvernement fait l'objet d'un débat public écourté mais serait automatiquement déclaré d'intérêt général ! Il s'imposerait au Sdrif, entraînant la mise en conformité de celui-ci, pour ne pas dire son abandon pur et simple.

On justifie cette procédure exorbitante du droit commun par la nécessité d'agir au plus vite pour les transports dans la région. Pourquoi alors ne pas s'appuyer sur le Sdrif ? N'est-il pas absurde de balayer d'un revers de main ces six années de réflexion pour repartir à zéro et décider à la va-vite d'un nouveau tracé ? Mais le Gouvernement cherche à imposer sa vision sur tous les sujets, y compris ceux qui relèvent indéniablement des régions ! La recentralisation se poursuit. Cet entêtement de l'État est pour nous incompréhensible. C'est un déni du résultat des élections du 21 mars dernier. Dans son rapport, M. Fourcade estimait, à propos du blocage de l'examen en Conseil d'État du Sdrif, que « la situation devrait évoluer à la faveur des élections régionales des 14 et 21 mars ». La très large victoire de la gauche devrait clairement inverser le rapport de forces en faveur du Sdrif porté par la majorité du conseil régional, à laquelle les électeurs ont largement renouvelé leur confiance.

L'amendement n°87 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°127, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 1

Supprimer les mots :

et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme

M. Jean-Pierre Caffet. – Cet alinéa prévoit que ces infrastructures seront déclarées d'intérêt général, ce qui constitue une procédure dérogatoire du droit commun. Les conditions prévues par le code de l'urbanisme sont certes réunies, à ceci près qu'il faut aussi une inscription au Sdrif et dans les plans locaux d'urbanisme. Il faut tout de même que le public puisse être informé !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Défavorable. L'article 4 tire les conséquences logiques des articles 2 et 3. Les demandes de retour à la procédure normale vont se répéter dans ce débat puisque ce projet de loi a justement pour caractéristique de vouloir accélérer les procédures.

Il est vrai que le schéma directeur de 1994 n'est pas compatible mais, avec le futur, on verra.

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

L'amendement n°32 n'est pas adopté, non plus que le n°127

M. le président. – Amendement n°33, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 5

Après les mots :

code de l'environnement

insérer les mots :

, l'avis des collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme

Mme Marie-Agnès Labarre. – Le dossier d'enquête publique doit comporter l'avis des collectivités territoriales.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – C'est pratiquement déjà acquis dans le texte : les collectivités territoriales concernées par le Grand Paris seront consultées et leur avis annexé au bilan du débat public établi par la CNDP. Retrait.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Les règles de droit commun en matière d'enquête publique sont pleinement applicables. Défavorable.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°33, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°34 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Afin que le présent article puisse s'appliquer, le projet de schéma directeur de la région d'Ile-de-France adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008 est transmis au Conseil d'État.

M. Jean-François Voguet. – Le Sdrif a été mis en révision par décret en Conseil d'État le 31 août 2005. Le Conseil d'État a donc jugé que celui de 1994 était devenu obsolète. Il ne serait pas raisonnable de modifier par la présente loi un document d'urbanisme dépassé. Pour que les dispositions de la présente loi s'imposent au Sdrif, il convient que celui-ci soit approuvé et publié par décret en Conseil d'État.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – C'est une injonction au Gouvernement, donc contraire à la Constitution. Défavorable pour cette raison.

Personnellement, je pense toutefois que vous avez raison sur le fond : le Sdrif de 1994 est maintenant obsolète et il serait bon que l'État négocie avec la région.

M. David Assouline. – Et les injonctions du Gouvernement au Parlement ?

M. Jean-Paul Emorine, *président de la commission de l'économie*. – Cela n'existe pas, voyons !

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Si nous finissons bien cette discussion cette nuit, je suis prêt à poursuivre avec le président de la région les discussions nécessaires pour aboutir à une adoption par le Conseil d'État, avec avis favorable du Gouvernement, du nouveau schéma directeur.

M. Jean Desessard. – Hier matin, le ministre a fait une excellente intervention à laquelle j'avais préparé une réponse. Mais il y a eu la pause du déjeuner, puis les questions au Gouvernement, puis un autre projet de loi, et celui-ci n'est revenu que vers minuit. C'est trop tard pour moi, qui ai besoin de bien dormir. *(On s'impatiente à droite)*

M. Christian Cambon. – Faites-nous perdre du temps en racontant votre vie privée !

M. Jean Desessard. – Je veux dire que ce n'est pas une façon de nous faire travailler. Je n'ai pu dire l'excellente réponse que j'avais préparée.

On nous parle du monde, on évoque un budget de 35 milliards et l'on serait à deux minutes près pour une si vaste ambition ?

Le secrétaire d'État nous dit : « si nous finissons bien cette discussion cette nuit… ». Dois-je entendre là une menace pour accélérer nos travaux ? *(M. le secrétaire d'État le conteste)*

L'amendement n°34 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – J'ouvre le scrutin sur l'article 4.

Mme Isabelle Debré. – Scrutin public !

M. le président. – Il fallait le demander avant.

On ne va pas continuer comme cela ! Je suspends la séance et je réunis les présidents des groupes.

La séance, suspendue à 10 h 30, reprend à 10 h 40.

M. le président. – J'ai consulté les présidents de groupe et nous sommes tous convenus que nos conditions de travail étaient loin d'être idéales.

Mme Nicole Bricq. – C'est le cas depuis hier !

M. le président. – Le scrutin public sur l'article 4 a été demandé trop tard. Exceptionnellement, mais afin que ce débat se poursuive dans l'harmonie, j'use de mes pouvoirs pour accepter cette demande. J'insiste toutefois pour que dorénavant, les scrutins publics soient demandés suffisamment à l'avance. En fonction de l'avancement de nos travaux, je consulterai en fin de matinée le président du Sénat et le secrétaire général pour que nous soyons fixés en début d'après-midi sur la suite de l'ordre du jour : les plus fins pronostiqueurs, qui ont désormais de beaux jours devant eux, ne sauraient dire si nous aurons fini d'examiner ce texte ce soir.

A la demande du groupe UMP, l'article 4 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	339
Nombre de suffrages exprimés	338
Majorité absolue des suffrages exprimés	170
Pour l'adoption	186
Contre	152

Le Sénat a adopté.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°243, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Après l'article 4, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Afin que l'article 4 puisse s'appliquer, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France adopté par le conseil régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2008 sera transmis au Conseil d'État, au plus tard au lendemain de la publication de la présente loi.

M. Jean Desessard. – Je serai bref : l'important est d'être pertinent. Cet amendement ressemble beaucoup à un autre du groupe CRC : il vise à ce que le Sdrif, adopté en 2008, soit transmis au plus tard au lendemain de la publication de cette loi.

Le Sdrif définit l'aménagement possible et souhaitable de la région pour les vingt cinq prochaines années, sur l'habitat, les transports, le développement économique, les grands équipements. Le conseil régional, pour réviser le Sdrif de 1994, a consulté pendant plus d'un an, il a entrepris une démarche innovante de concertation territoriale et c'est tout ce travail que vous balayez d'un revers de la main pour lui substituer votre Grand Paris !

Nous demandons que le projet de Sdrif révisé soit transmis au Conseil d'État au lendemain de la publication de ce texte.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Cette nouvelle injonction au Gouvernement est inconstitutionnelle : avis défavorable.

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

L'amendement n°243 n'est pas adopté.

Article 5

① *I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des*

projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° du relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

②

II. – La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

③

Les décrets en Conseil d'État pris en application du même article L. 15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

M. le président. – Amendement n°35, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Le Grand Paris, tel que vous le concevez, avec la spéculation foncière, va accentuer la ségrégation des catégories populaires qui seront contraintes d'aller habiter toujours plus loin du centre de la métropole, et vous dépossédez au passage les collectivités territoriales de leurs pouvoirs d'aménagement du territoire. Votre précipitation est mauvaise conseillère et votre autoritarisme entraînera bien des conflits, ce qui ne sera pas efficace : mieux vaut supprimer cet article.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Tout le monde sait que la simple annonce d'une grande infrastructure fait monter le prix des terrains à proximité. Cet article améliore le droit commun de l'expropriation : avis défavorable.

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

L'amendement n°35 n'est pas adopté.

L'amendement n°88 rectifié n'est pas défendu.

A la demande du groupe UMP, l'article 5 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	340
Nombre de suffrages exprimés	339
Majorité absolue des suffrages exprimés	170
Pour l'adoption	187
Contre	152

Le Sénat a adopté.

Article 6

①

I (nouveau). – *Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :*

②

1° Le a *de l'article L. 213-4 est ainsi rédigé :*

③

« a) *La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :*

④

« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :

⑤

« i) *la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;*

⑥

« ii) *la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;*

⑦

« iii) (nouveau) *dans tous les cas, la date de renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;*

⑧

« – pour les biens non compris dans une telle zone, la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols ou approuvant, modifiant ou révisant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ; »

⑨

2° (nouveau) *A l'article L. 212-2 et au dernier alinéa de l'article L. 212-2-1, les mots « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelable ».*

⑩

II (nouveau). – *Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L. 212-2 du même code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.*

L'amendement n°89 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°36, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Vous prétendez vouloir lutter contre la spéculation foncière mais cela reste à démontrer, surtout après la réalisation de l'infrastructure ! Car, en dérogeant au droit commun pour aménager vos grands équipements, vous allez plutôt, comme cela s'est déjà produit, rejeter les populations les plus pauvres toujours plus loin, voire en dehors de la ville-monde, comme vous l'appelez. Et nous nous opposons également à l'adoption en catimini de mesures venues de la proposition de loi

Warsmann de simplification du droit : gardons-nous de toute précipitation en simplifiant le droit !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – La commission spéciale avait d'abord envisagé de supprimer cet article, estimant qu'il allait trop loin au motif du risque de spéculation foncière. Puis, je me suis rapproché de M. Warsmann et nous sommes parvenus à une rédaction satisfaisante, qui respecte le droit de propriété : avis défavorable.

Les articles 5,6 et 9 *bis* forment un ensemble cohérent.

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

L'amendement n°36 n'est pas adopté.

L'article 6 est adopté.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°115, présenté par M. Philippe Dominati.

Après l'article 6, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les dispositions dérogatoires au droit commun contenues aux articles 4, 5 et 6 de la loi n° ... du ... relative au Grand Paris s'appliquent sur l'intégralité du territoire de la région d'Ile-de-France dans la perspective des travaux effectués dans le cadre de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et du plan de mobilisation pour les transports programmé par la région d'Ile-de-France.

M. Philippe Dominati. – J'ai déjà dit ma perplexité devant la création d'un quatrième établissement public en charge des transports collectifs en Ile-de-France, doté de pouvoirs particuliers…

Mme Nicole Bricq. – Exorbitants !

M. Philippe Dominati. – …en matière d'expropriation. Je ne comprends pas que subsistent une procédure de droit commun pour les projets classiques, par exemple l'extension d'une ligne de métro ou la desserte de Mantes-la-Jolie, et une autre, accélérée, pour le Grand Paris. Mon amendement tend à les unifier et les simplifier.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Cet amendement est satisfait par les articles 5 et 6 que nous venons de voter, qui sont applicables sur l'ensemble du territoire ; les opérations initiées par la région seront couvertes -étant précisé que le plan de mobilisation programmé par celle-ci n'a pas encore fait l'objet d'un contrat de projet…

M. Jean-Pierre Caffet. – Hélas !

Mme Nicole Bricq. – L'État traîne les pieds !

M. Jean-Pierre Caffet. – Arc Express est concerné ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Je pense par exemple au prolongement d'Éole au-delà de la Défense…

M. Jean-Pierre Caffet. – Il serait temps que l'État le finance !

M. Jean-Pierre Fourcade. – Retrait, sinon rejet.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Cette proposition soulève des problèmes juridiques, dont l'absence de référence législative encadrant la procédure d'élaboration et le contenu du plan de mobilisation de la région ; il mentionne en outre les articles 5 et 6 du texte, qui ont une portée nationale.

Je formulerai votre souhait ainsi : est-il légitime qu'une procédure accélérée soit applicable à d'autres projets d'infrastructure que le réseau du Grand Paris ? Je ne peux donner aujourd'hui une réponse définitive à cette question ; mais j'ai la conviction que, si cette procédure fait ses preuves, ce que je pense, elle pourra être étendue, en Ile-de-France comme sur tout le territoire. Certains de vos collègues députés ont soulevé la même question. En l'état, je souhaite le retrait.

M. Philippe Dominati. – Je comprends qu'il s'agit d'une procédure expérimentale…

Mme Nicole Bricq. – Bonne formule !

M. Philippe Dominati. – J'en déduis…

M. Jean-Pierre Caffet. – Qu'elle sera évaluée !

M. Philippe Dominati. – …que le législateur sera en droit d'y mettre fin si elle ne donne pas satisfaction. *(M. le secrétaire d'État opine)* Je retire l'amendement.

L'amendement n°115 est retiré.

Article 7

① *I. – Il est créé un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».*

② *II. – L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. A cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.*

③ *II* bis (nouveau). – *Dans le respect des compétences reconnues au Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille également au maillage cohérent du territoire au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.*

④ *III. – L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'État dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 18.*

⑤ *IV* (nouveau). – *L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, autour des gares ou dans les périmètres délimités dans les contrats de développement territorial.*

⑥ *Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si le contrat de développement territorial le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.*

⑦ *Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, la « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement.*

⑧ *Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, la « Société du Grand Paris » peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction.*

⑨ *V* (nouveau). – *L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à IV.*

⑩ *VI* (nouveau). – *L'établissement public « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux II à V.*

⑪ *VII* (nouveau). – *Pour l'exercice de ses missions définies aux II à VI, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut conclure, à titre gratuit ou onéreux, des conventions de coopération ou de mandat avec des établissements publics de l'État. Les conventions ainsi conclues peuvent avoir pour objet la mise en œuvre des procédures de recrutement, de gestion et de rémunération de ses personnels ainsi que la mise en œuvre des procédures de passation, par elle, de contrats avec des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à ses besoins en matière de fournitures, de travaux ou de services.*

Mme Éliane Assassi. – Cet article est très important puisqu'il crée l'établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) du Grand Paris, doté d'un statut un peu particulier -il n'est dit nulle part qu'il s'agit en réalité d'un établissement public d'aménagement à la gouvernance spécifique. Encore un Ojni, objet juridique non identifié. Alors que le Gouvernement justifie sa réforme des collectivités territoriales par l'obsolescence et l'inefficacité du mille-feuille territorial, il crée une nouvelle structure, concurrente de la région et du Stif, une instance technocratique dotée de compétences qu'elle prend à d'autres qui sont, elles, démocratiques.

Le nouvel Epic aura pour mission de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble du transport public du Grand Paris ; le Stif sera seulement consulté. De plus, les projets menés par cette société seront qualifiés « d'intérêt général », ce qui obligera la région à modifier son schéma directeur en conséquence. C'est une arme redoutable pour mettre entre les mains de l'État l'aménagement de l'Ile-de-France. Nous ne pouvons accepter ce coup de force.

L'établissement du Grand Paris pourra d'autre part conduire des opérations d'aménagement dans le périmètre des zones sur lesquelles il dispose du droit de préemption, hors de tout accord des collectivités territoriales concernées. A quoi bon organiser un débat public puisqu'il pourra se passer de l'avis de celles-ci comme de celui des Franciliens ? Il s'agit d'un déni de démocratie. La société pourra rapidement devenir une nébuleuse puisque ses pouvoirs, déjà importants, pourront être étendus sous réserve qu'il s'agisse d'une mission d'intérêt général connexe.

La commission spéciale a choisi de lui confier l'offre de transport de surface desservant les gares du réseau, au mépris des compétences du Stif. Eu égard à la possibilité qui lui est donnée de mener des opérations d'aménagement pour financer la double boucle, nous craignons qu'une spirale spéculative ne se développe sur le tracé du Grand huit, en dehors de toute réflexion sur la maîtrise de l'étalement urbain. C'est le plus sûr moyen de créer un nouveau périphérique, qui rejettera toujours plus loin du centre de la métropole les couches les plus défavorisées.

La société du Grand Paris pourra, sans que les modalités en soient précisées par le texte, créer des

filiales ou déléguer sa mission d'aménagement, par voie de convention, à toute personne publique ou privée -la voie de la privatisation est ouverte. Pour nous, les questions d'aménagement urbain sont politiques, qui intéressent prioritairement les collectivités et leurs élus, représentants démocratiques des Franciliens. Cette confiscation des pouvoirs par la société du Grand Paris, bras armé de l'État, qui marque un recul de la décentralisation, s'inscrit évidemment dans la logique de la réforme des collectivités territoriales : les métropoles seront des instruments efficaces de dévitalisation des espaces démocratiques de proximité que sont les communes et les conseils généraux.

Mme Bariza Khiari. – Pourquoi créer un établissement spécifique quand il existe la région, qui peut construire les infrastructures, et le Stif, qui peut gérer le matériel roulant ? L'empressement du Gouvernement à multiplier les structures est bien surprenant. Alors qu'il prône la simplification territoriale et la lisibilité de l'action publique, il crée un organisme-doublon dans le seul but de réaliser une ligne de métro…

Nous sommes dans la contradiction avec ces deux organismes censés dialoguer. La société du Grand Paris devra tenir compte de l'existant comme de projets et favoriser les interconnexions mais il aurait été plus efficace et moins coûteux d'avoir une seule structure que deux qui se considèrent avec défiance : la coordination est préférable à la lutte de pouvoir. Cet article ouvre la voie à bien des querelles, surtout avec les amendements qui mettent à mal le projet régional. Prendre ainsi les Franciliens en otages n'est ni raisonnable ni acceptable. Si vous voulez une société du Grand Paris, que le président du Stif ou de la région la préside ! Le Gouvernement rogne sur les prérogatives des collectivités et cette manière de recentralisation constitue un déni de démocratie. Un contrat ainsi négocié sous contrainte peut d'autant moins nous satisfaire que la possibilité de créer des filiales ouvre la voie à des privatisations.

M. le président. – Amendement n°37, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Jean-François Voguet. – L'article crée la société du Grand Paris et définit ses missions et prérogatives. La rocade souterraine de métro requiert la création d'une société omnipotente de laquelle tout procèdera. Elle pourra même conduire les opérations. Comme le dit le rapport, il s'agit d'introduire un nouvel outil de gouvernance. Or, il y en a déjà et ils ont une légitimité démocratique que n'a pas cette structure bureaucratique dominée par l'État. Son caractère d'établissement public à caractère industriel et commercial peut faire craindre que l'intérêt privé prenne le pas sur l'intérêt général. Avec cet outil de pilotage autoritaire, vous ajoutez au mille-feuille tant décrié tout en revenant sur les prérogatives de la région. Vous aurez ainsi les mains libres pour imposer un projet sans rapport avec les orientations de la région : on comprend que vous n'ayez pas voulu que son schéma directeur entre en vigueur. Voilà autant de raisons de supprimer cet article.

L'amendement n°90 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement identique n°246, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

M. Jean Desessard. – Je m'interroge sur la dénomination de cette structure. Pourquoi un terme qui fait référence aux sociétés privées ? N'y voyez aucune allusion personnelle, monsieur le secrétaire d'État : je sais que vous avez été député et brillamment réélu. A cette question, des membres de la majorité répondent que c'est important pour le rayonnement international. Mais alors, pourquoi Paris-Saclay, auquel vous souhaitez aussi un tel rayonnement, reste-t-il un établissement public ? Vous auriez pu baptiser cette structure société Paris-Saclay.

L'architecture imaginée, avec un directoire et un conseil de surveillance, est celle d'une société du CAC 40, les établissements publics disposant d'un conseil d'administration.

Nous ne comprenons pas pourquoi l'exécutif souhaite rendre inutiles les institutions existantes qui sont capables, avec des financements suffisants, de lancer un grand plan. Elles sont compétentes et leur légitimité vient d'être confirmée. La mise en place de la société du Grand Paris permet de contourner le vote des citoyens contre votre projet.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Les deux amendements sont contraires à la position de la commission. Je m'étonne en outre et suis un peu choqué que M. Voguet explique que le fait que l'État soit majoritaire au conseil de surveillance laisse supposer que les intérêts privés seraient favorisés. Ma deuxième observation s'adresse à M. Desessard : il y a un établissement public qui s'appelle société, c'est la SNCF, que personne ne propose d'appeler Établissement public des chemins de fer.

Mme Nicole Bricq. – C'est un établissement public à caractère industriel et commercial !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je m'apprêtais à relever moi aussi votre remarque sur le terme de société, que l'on utilise bien pour cette entreprise publique qu'est la SNCF.

M. Jean-Pierre Caffet. – Alors, dites société nationale du Grand Paris !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Depuis le début du débat, vous ne semblez pas admettre que la double boucle de métro souterrain est une opération d'intérêt national et qu'elle s'inscrit dans les compétences de l'État dans le projet du Grand Paris. Il y a, sur cette question fondamentale des compétences, une divergence d'appréciation.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Absolument !

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Les compétences de la région ne sont en rien remises en cause. Vous dites vous réjouir de l'intervention de l'État mais semblez mettre en cause ses compétences…

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – C'est une question de gouvernance et de démocratie.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – …sur un sujet d'intérêt national. Les missions de la société du Grand Paris sont très simples : réaliser une infrastructure ainsi que des aménagements autour des gares -des contrats de développement territorial le prévoient ; porter le financement de cette infrastructure. C'est clair et précis.

Enfin, c'est biodégradable. Sa mission terminée, la société du Grand Paris disparaît. Elle transmet les ouvrages réalisés à la région.

Voix sur les bancs du groupe CRC-SPG. – Et les coûts…

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – La société du Grand Paris n'est pas gestionnaire, elle réalise puis transmet l'infrastructure au Stif.

M. Jean-Pierre Caffet. – Avec le fonctionnement ?

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – C'est treize ans en gros…

Mme Nicole Bricq. – En très gros…

M. Jean-Pierre Caffet. – Avec quel phasage ? *(Sourires)*

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – A l'achèvement du remboursement, dans quarante ans, cette société n'aura plus de raison d'être : elle constitue une structure dédiée, à l'objectif très précis de réaliser dans le temps le plus court une opération d'intérêt national.

A partir de là, on peut échanger des arguments mais il semble que nous ayons du mal à nous accorder sur ce point de départ.

M. David Assouline. – Un débat est ouvert sur la question de la démocratie locale, dans lequel on ne cesse d'entendre la voix du Gouvernement qui répète qu'il faut mettre de l'ordre là-dedans et en finir avec le mille-feuille. Faut-il donc comprendre que pour lui, en finir avec le mille-feuille, c'est lui ajouter une société alors qu'il existe d'autres organes compétents qui exercent déjà ces prérogatives ? La cerise sur le gâteau, en somme ? Voilà une première contradiction. Pire, cette société, dans un certain nombre de domaine, est placée au-dessus des autres -région, municipalités, Stif. Quand on sera d'accord, pas de problème ; quand on ne le sera pas, tant pis, on continuera dans le même sens. Pourquoi donc s'embarrasser de démocratie ? Chanson que l'on connait bien : la démocratie nuit à l'efficacité, on ne peut pas se permettre de perdre de temps sur un projet de grande métropole, il faut avancer vers l'avenir… Je sais, quant à moi, par ma petite expérience d'élu local, que la démocratie bien comprise a toujours été gage d'efficacité parce qu'elle garantit que l'on évitera les « couacs » et que les projets seront durables.

Le Président de la République avait annoncé un objectif avec lequel nous pouvions tous être en accord : simplifier la complexité bien française de nos règles administratives. Mais au lieu de faire cela, qui serait un vrai chantier législatif, on se contente de créer des dérogations : c'est là une conception recentralisatrice, autoritaire et, nous sommes prêts à en prendre avec vous le pari, qui ne fera pas gagner de temps. Car chaque fois que vous voudrez passer en force, vous vous heurterez aux organes de la démocratie locale, aux municipalités, au Stif, qui n'hésiteront pas à faire front.

Votre société du Grand Paris n'est pas démocratique, elle ne sera pas efficace, ce n'est qu'un outil de guerre de l'État contre la région. La seule note d'optimisme pour nous, c'est que l'alternance viendra…

M. Yves Pozzo di Borgo. – Vous pouvez toujours rêver !

M. David Assouline. – Ce n'est pas un rêve, c'est un combat. Et quand nous l'aurons gagné, l'État respectera enfin les prérogatives de la région.

M. Philippe Dominati. – J'ai eu l'occasion, monsieur le ministre, de dire mon scepticisme quant à la création d'un établissement public, qui devrait pourtant satisfaire la gauche, grande défenderesse de ce type de structure.

Mme Nicole Bricq. – On va en parler.

M. Philippe Dominati. – Je constate d'ailleurs que quand M. Assouline rêve d'alternance, il ne parle à aucun moment de casser l'outil. Ce qui veut dire qu'il est utile. M. Assouline nous dit seulement qu'il doute de l'impartialité de l'État dans sa relation avec l'institution régionale. Ce n'est pas mon cas. Je ne suis pas de ceux qui doutent du bien-fondé de la décentralisation et c'est pourquoi je ne demande pas d'exception pour la région capitale. Je l'ai dit clairement dès la discussion générale.

En revanche, la réflexion de M. Desessard me paraît pertinente : pourquoi avoir choisi ce nom de « société ». La référence à la SNCF me paraît malheureuse : elle nous ramène à des temps archaïques, celui des sociétés publiques, quand on estimait normal qu'un conseil d'administration soit majoritairement composé de représentants de l'État. Mais les temps ont changé. Il faudra décider si le Grand Paris est une société ou un établissement public. Si c'est une société, elle devra évoluer dans le temps comme une société et il faudra nous indiquer un calendrier.

Mme Nicole Bricq. – Vous les embarrassez, ils ne veulent pas le dire.

M. Philippe Dominati. – Le système que vous avez, pour l'instant, retenu ne l'a été dans aucune des villes avec lesquelles nous aspirons à voir Paris rivaliser. Vous parlez de ville-monde mais à quoi bon user d'un langage futuriste si c'est pour s'en tenir à un système archaïque ?

Il faut appeler un chat un chat. J'attends, monsieur le ministre, une réponse précise sur les évolutions à venir. Vous aurez compris que mes arguments ne sont pas de même nature que ceux de l'opposition et que je ne soutiendrai pas ses amendements, qui relèvent du faux-semblant.

M. Jean-Pierre Caffet. – Avec cet article 7 nous sommes au cœur du sujet. Il faut donc être clair entre nous, monsieur le ministre. Depuis le début de ce débat, vous répétez, comme vous l'avez fait à l'Assemblée nationale, que l'État exerce ses compétences en respectant à la lettre celles des collectivités. Je suis au regret de vous dire que cela n'est pas vrai et je vais vous en donner deux exemples.

Nous ne contestons nullement la légitimité de l'État à mener des opérations d'intérêt général mais il est patent que le cinquième alinéa de l'article lui confère, *via* la société du Grand Paris, une compétence en matière d'urbanisme et d'aménagement au sein des communes, qu'il pourra exercer comme bon lui semble, même si la commune n'est pas d'accord. Est-ce là respecter les prérogatives des collectivités ?

En matière de transports, vous affirmez que les prérogatives de la région et du Stif sont parfaitement respectées. C'est faux. Faut-il vous rappeler les termes du décret de 2005 relatif aux compétences du Stif ? L'article 10, qui dispose qu'il élabore le plan régional des transports : y a-t-il seulement été associé ? L'article 14, qui dispose qu'il veille à la cohérence du plan d'investissement pour les transports publics de l'Île-de-France : vous ne cessez pourtant de nous répéter que le Stif n'a rien à y voir puisque le financement vient de l'État. L'article 15, qui précise que pour toute infrastructure nouvelle ou extension d'infrastructure soumise à enquête publique ou donnant lieu à saisine de la Commission nationale du débat public –-et nous sommes exactement dans ce cas-, les dossiers relatifs à la procédure sont soumis, avant son lancement, à l'approbation du Stif.

Autant dire que vous bafouez, en tous points, le décret de 2005. Les compétences des collectivités seraient donc en tous points respectées ? De qui se moque-t-on ?

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Nul ne conteste la légitimité de l'État à intervenir mais le problème qui se pose est celui de la gouvernance.

Vous confiez à la société du Grand Paris des pouvoirs exorbitants en matière de transport, d'aménagement, de logement et, donc, d'urbanisme, qui relèvent des collectivités territoriales et, de surcroît, durant une période de quarante ans. Il faut absolument clarifier cette situation : l'État ne peut pas imposer ses vues aux collectivités territoriales durant une période aussi longue !

M. Jean Desessard. – Monsieur le rapporteur, par analogie avec SNCF, j'ai pensé que la société pourrait s'appeler la SNGP. Mais société nationale du Grand Paris, cela sonne bizarrement… Pourquoi pas la STGP ? La société tunnelière du Grand Paris ! *(Rires)* Au moins, nous saurions de quoi il est question : une société qui creuse mais qui n'exploite pas. Nous avons, devant nous, un long tunnel de discussion jusqu'à demain matin qui nous donnera tout loisir d'exposer notre conception de la ville-monde. Pour autant, permettez-moi de pointer quelques contradictions que M. Dominati, représentant de l'aile libérale du Sénat, celle qui assume le rôle du privé, la mondialisation et la concurrence économique, a bien notées. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez déclaré hier que le Grand Paris était une réponse à l'abstention aux élections régionales qui a atteint 70 à 80 % dans certains quartiers. Je m'interroge : faut-il attendre 2023 pour résoudre ce problème ? Se pose donc la question de l'urgence. Ensuite, en réponse à M. Dominati, vous avez affirmé que les procédures d'exception qui dérogent à la démocratie locale, au code de l'urbanisme et à celui de l'environnement, étaient autorisées à titre expérimental mais seraient étendues si elles se révélaient efficaces afin d'être concurrentiel. Tiens ! Le débat s'éclaire d'un seul coup ! D'autant que les comparaisons internationales justifieraient, selon vous, une modernisation de la démocratie sociale en France, marquées par trop de lois. Quitte à dépoussiérer les codes du travail, de l'urbanisme et de l'environnement, faites-le franchement ! Arrêtez ces demi-mesures ! Voilà tout ce qu'il y a derrière le projet de STGP !

L'amendement n°37,
identique à l'amendement n°246,
n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°38, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SGP.

Alinéa 1

Remplacer les mots :

de l'État à caractère industriel et commercial

par les mots :

d'aménagement

M. Michel Billout. – Je remercie M. Dominati de son intervention qui éclaire les risques que fait courir ce texte à la démocratie locale… Dans le texte, la SGP constitue un Ovni juridique : dotée des compétences d'un établissement public d'aménagement, elle n'en a pas la forme et elle n'est pas soumise à ses règles. Cet outil vise à concentrer dans les mains de l'État le

pouvoir décisionnaire, ce que nous ne pouvons accepter. Sur des sujets aussi politiques que l'aménagement du territoire francilien et les transports publics, les collectivités ont leur mot à dire. Cet intolérable coup de force ne peut pas aboutir à un aménagement durable et équilibré de l'Ile-de-France. Pour un partenariat efficace entre l'État et les collectivités, la SGP doit avoir le statut d'établissement public d'aménagement. En bref, nous demandons simplement le respect des formes juridiques existantes.

M. le président. – Amendement n°128, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 1

Remplacer les mots :

à caractère industriel et commercial

par les mots :

, de projet, à caractère administratif

Mme Nicole Bricq. – Nous allons encore plus loin que nos collègues communistes…

M. Yves Pozzo di Borgo. – Est-ce possible ?

M. Jean Desessard. – Oui !

Mme Nicole Bricq. – …en demandant que la société du Grand Paris ait le statut d'établissement public administratif de projet. Pourquoi ? D'une part parce que les travaux en commission en considérablement étendu les missions de cette société et que, nous, nous sommes attachés au principe de spécialité afin de préserver les compétences du Stif et des collectivités. D'autre part parce que beaucoup d'argent sera en jeu et que l'État aura la majorité des sièges -nous en reparlerons à l'article 8-, il faut un contrôle. En outre, dans un Epic, le président dispose d'un pouvoir très étendu. Vous aurez beau créer des comités consultatifs, ils ne feront que regarder passer les trains ou plutôt, devrais-je dire, les métros. M. Dominati a pointé l'ambiguïté de l'appellation. Comptez-vous faire du profit sur les redevances commerciales, sur les baux commerciaux dans les gares ? Du profit pour qui, pour quoi ? Rien ne le précise dans le texte, sans compter que la SGP, sous forme d'Epic, aura la faculté de créer des filiales qui pourront échapper au code des marchés public. La SGP ne doit pas avoir une dimension commerciale et financière. Vous avez besoin d'un aménageur, et non d'un promoteur, voire d'un spéculateur.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Ces amendements me rappellent l'interminable débat que nous avions eu sur le statut de La Poste !

M. Jean-Pierre Caffet. – C'est fini, La Poste ! Le débat s'est d'ailleurs terminé un dimanche…

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Ici, la commission est favorable à un Epic, qui a la capacité de lancer les grandes opérations d'infrastructures, de recevoir des dotations de l'État, comme La Poste…

Mme Nicole Bricq. – Elle n'a encore rien reçu !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – On va le faire bientôt. *(Marques d'ironie à gauche)* Enfin, l'Epic peut exercer des compétences d'aménagement. Défavorable aux deux amendements.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Le Conseil d'État a estimé que les missions de la société du Grand Paris ne correspondaient à aucune catégorie d'établissement public ; et qu'un établissement d'aménagement ne pouvait exercer les attributions prévues au paragraphe 2 : d'où le mode d'organisation défini à l'article 7. Défavorable à l'amendement n°38. Comme au n°128, parce que l'établissement a vocation à disparaître lorsque le réseau sera réalisé -et la dette remboursée, comme vous l'avez voulu à l'article 11 *bis*.

M. Jean Desessard. – Le caractère industriel est indéniable : on creuse, on fonce… Hier, le secrétaire d'État m'a ému en rappelant qu'il soutenait ce projet depuis dix-huit ans. Je comprends qu'il ait maintenant envie d'aller vite ! Dix-huit ans qu'il attend ! Creuser l'Ile-de-France, cela coûte cher : on fait donc des gares, ce qui se trouvera autour vaudra cher, on le vendra pour payer les trous. Mais cela s'appelle financer une opération industrielle et ce n'est pas du commerce. Notre rapporteur, toujours si précis, en conviendra : qui dit « commercial » dit bénéfices. Or l'aménagement et le commerce relèvent des conventions territoriales. Un EPI, pourquoi pas, mais un Epic, je ne comprends pas !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Il n'y a que deux catégories d'établissement public, soit administratif, soit industriel et commercial.

M. Dominique Braye. – Il le sait très bien…

L'amendement n°38 n'est pas adopté.

Mme Nicole Bricq. – Les propos du secrétaire d'État traduisent une vision rétrograde. Il veut faire ce qui a été fait il y a quarante ans, à l'époque des villes nouvelles. En Seine-et-Marne, nous avons encore trois Epad, héritage de cette époque. Vous pensez comme au temps où l'État avait les moyens de ses fins…

Ne cédons pas à un retour en arrière. Cantonnons strictement les missions de la SGP et limitons-les dans le temps. Vous seriez mieux inspiré de respecter les compétences du Sdif !

L'amendement n°128 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°113 rectifié, présenté par MM. Philippe Dominati et Pozzo di Borgo.

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La « Société du Grand Paris » s'engage à régler par convention les droits afférents à l'utilisation de la marque « Paris » à la Ville de Paris.

M. Philippe Dominati. – Paris fait partie du patrimoine des Français. Depuis Etienne Marcel, l'État a toujours considéré que c'est à lui de décider pour la capitale. Puis M. Giscard d'Estaing a créé une mairie à Paris, en 1977. Le maire de Paris étant une forte personnalité, il a commencé le partage des eaux… Et le nom de Paris a été rattaché à la commune. Lorsque la zone d'aménagement de La Défense a été baptisée Paris-La Défense, le conseil municipal de Paris a demandé à l'État de ne pas mettre en avant le nom de Paris…

M. Nicolas About. – Pareil pour Parly II !

M. Philippe Dominati. – Exact ! La commune de Paris est propriétaire du nom, qui ne peut être utilisé sans convention avec la mairie. Si l'on crée des centres de recherche technologique à Pavillon-sous-Bois ou à Brunoy, les dénommera-t-on Paris-Pavillon ou Paris-Brunoy ? *(MM. Philippe Dallier et Laurent Béteille sourient)* Il ne faut pas dévoyer le nom de Paris. Vous voulez donner à Saclay un rayonnement international, soit. Mais arrêtons-nous là ! Je rappelle du reste qu'une convention doit être passée avec la mairie.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Paris a déposé son nom et il faut une convention pour l'utiliser, contre paiement d'une redevance. C'est ce que nous proposerons ce soir pour le nom de Paris-Saclay. Quant à SGP, la marque Grand Paris a été déposée par l'État en juillet 2009 à l'INPI. L'amendement est donc sans objet. Retrait.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je confirme ce dépôt. Retrait.

M. Philippe Dominati. – Je défends les intérêts des Parisiens et je vous rappelle que dépôt de marque ne vaut pas propriété. Il y aura forcément contestation et contentieux : sinon, chacun va déposer, qui Petit Paris, qui Moyen Paris, Paris étendu… On n'a pas le droit de déposer comme marque le nom de Paris suivi d'un complément !

Le dépôt de la marque va probablement susciter un contentieux. En tant que Parisien, je considère que l'État doit négocier. Sinon, pourquoi ne pas déposer les noms des 32 000 communes ?

Sans précisions supplémentaires, je maintiens mon amendement.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Dans le classement de Shanghai, nos universités sont mal placées parce que trop petites. On va donc les agrandir, très bien.

J'attire votre attention sur la nécessité de mener une réflexion approfondie.

M. David Assouline. – Avec son amendement scélérat, il fait du blocage !

M. Yves Pozzo di Borgo. – Lors de la crise de la vache folle, la puissance de la marque Mac Donald a fait qu'elle n'a pas été affectée alors que ses concurrents moins connus l'ont été. Pensez à l'impact mondial que va avoir une marque comme Paris !

M. le président. – Il ne reste que 184 amendements…

M. Jean Desessard. – Cet amendement pose un vrai problème, celui de votre ville-monde. Le mot évoque de grandes ambitions planétaires. Que veut-on ? Copier Shanghai ou Pékin, avec leurs difficultés sociales et environnementales ? Ou nous appuyer sur notre patrimoine historique et architectural ? La réalité, c'est qu'on prend un ton emphatique pour parler de ville-monde et que la discussion est au niveau d'un tunnel.

On ne va pas refaire l'identité de Paris en partant de Saclay ! Ce dont il s'agit n'est pas de déplacer l'université d'Orsay mais de mieux payer les enseignants-chercheurs, de mieux les considérer. Croyez-vous vraiment que c'est à Saclay qu'ils auront envie de vivre ? Mais non, c'est à Paris ! Un Paris qui soit fidèle à son histoire, pas une ville-monde standardisée, avec les mêmes aéroports, les mêmes restaurants, les mêmes boutiques que partout ailleurs.

M. Philippe Dallier. – Nous avons, avec Paris, une chance unique. C'est le plus bel objet urbain du monde ! Il est temps de le partager. Certains ont entendu « Gross Paris » quand il a été question de Paris Métropole, ils ont craint que Paris n'absorbe sa banlieue. Mais Paris va déjà bien au-delà du périphérique. Quand la Seine-Saint-Denis brûle, c'est, aux yeux du monde, Paris qui s'enflamme. *(Marques d'approbation)*

Paris doit être la meilleure pour tout le monde, bien au-delà du périphérique ! *(Applaudissements)*

M. David Assouline. – Amendement ou pas, le problème restera entier. C'est la ville de Paris qui décidera.

M. Philippe Dominati. – Très bien !

M. David Assouline. – Ce n'est pas parce que je dépose un nom que j'en deviens propriétaire. Si quelqu'un peut prouver qu'il a antérieurement un usage de ce nom, la jurisprudence le reconnaît et le dépôt à l'INPI ne sert à rien.

M. Philippe Dominati. – Je partage votre vision…

M. le président. – Je ne vous ai donné la parole que pour dire si vous retirez ou non votre amendement.

M. Philippe Dominati. – Il est normal que je m'explique.

M. le président. – C'est la deuxième fois que je vous interroge, on n'en est pas à expliquer son vote !

M. Philippe Dominati. – Si je ne peux pas expliquer mon retrait, je maintiens l'amendement et je demande à expliquer mon vote !

Je dirai à M. Dallier que mon amendement n'est pas justifié par une vision étroite de Paris. J'ai été déçu par la réponse du Gouvernement. M. Assouline a fort bien dit les choses et je pensais que le Gouvernement avait pris davantage de précautions. Quand le syndicat des transports parisiens s'est transformé en Stif, il y a eu négociation…

Je retire mon amendement mais l'établissement public est en danger de contentieux.

L'amendement n°113 rectifié est retiré.

La séance est suspendue à midi et demi.

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD FRIMAT,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 14 h 30.

M. le président. – J'ai pris contact avec le président Larcher, qui ne souhaite pas convoquer de Conférence des Présidents. Nous allons continuer et nous ferons le point vers 18 heures.

Amendement n°39, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

d'élaborer

par les mots :

de soumettre à la décision du Syndicat des Transports d'Ile de France

Mme Marie-Agnès Labarre. – Vous privez le Stif de tout pouvoir décisionnel sur le schéma d'ensemble et sur les projets d'infrastructures alors qu'il est pourtant concerné au premier chef par ce nouveau réseau de transports dont il assurera la gestion. A défaut de confier au Stif la maîtrise d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles, nous soumettons le schéma d'ensemble à une décision du Stif et non à un simple avis.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – La question a déjà été tranchée : avis défavorable.

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

L'amendement n°39 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°250, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 2, seconde phrase

Supprimer cette phrase.

M. Jean Desessard. – Cet alinéa définit les pouvoirs exorbitants accordés à la société du Grand Paris, notamment en matière de d'expropriation. A défaut d'utiliser les institutions existantes pour l'aménagement du territoire en Ile-de-France, conservons au moins quelques garde-fous !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Pour exercer sa mission, la SGP a besoin d'outils juridiques, y compris un droit d'expropriation ou de préemption. Ces pouvoirs ne paraissent pas démesurés. Avis défavorable.

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

M. David Assouline. – C'est « Monsieur Niet » !

L'amendement n°250 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°129, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 3

1° Après les mots :

Syndicat des transports d'Ile-de-France

insérer les mots :

et en cohérence avec l'économie générale du schéma directeur de la région d'Ile-de-France

2° Remplacer les mots :

au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des

par les mots :

entre l'offre de transport de surface existante et les

Mme Nicole Bricq. – Préciser les conditions de réalisation d'un maillage cohérent du territoire est certes une louable intention mais votre rédaction introduit une confusion.

Vous répétez à l'envi que la SGP agira « dans le respect des compétences du Stif » mais vous faites tout le contraire ! Le Stif n'est pas maître d'ouvrage des infrastructures mais organisateur de transports. Qui sera chargé de réaliser les bouts de lignes desservant les nouvelles gares, les plates-formes multimodales, les parkings-relais ? La confusion est totale. Il aurait fallu respecter les compétences de la région en prévoyant, comme nous le faisons, que le schéma d'ensemble est en cohérence avec l'économie générale du Sdrif -mais ça, pour des motifs politiques, vous n'en voulez pas !

C'est au réseau du Grand Paris de venir chercher les connexions avec les lignes existantes, non à la région de financer les infrastructures nécessaires à ce maillage une fois la boucle achevée ! L'implantation de gares TGV en dehors des villes, à Valence, Brest ou Reims, a entraîné des coûts importants pour les collectivités : ne reproduisons pas cet écueil en Ile-de-

France. La mission de la SGP est de capitaliser sur le réseau existant, pas de créer les pièces d'un puzzle qu'il faudra ensuite assembler ! La SGP ne saurait se substituer au Stif et à la région. C'est de la politique : nous le revendiquons !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Votre amendement fait référence au Sdrif : s'agit-il de l'ancien ou du futur ? Par ailleurs, en visant l'offre de transport de surface existante, il nie les possibilités de maillage avec le futur réseau.

Mme Nicole Bricq. – On sait qui paiera !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Pour ces deux raisons, avis défavorable.

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

M. Jean-Pierre Caffet. – Sur questions fondamentales du Stif et du Sdrif, nous n'arrivons décidément pas à avancer, ni même à nouer un début de dialogue ! Qu'il s'agisse du futur Sdrif ou de l'actuel, en vigueur depuis 1994, vous n'y couperez pas : c'est un document normatif, qui s'impose ! Votre silence sur l'avenir de ce Sdrif, dont vous bloquez l'adoption, sera lourd de conséquences, y compris sur vos propres projets ! C'est non seulement une question politique mais également une question de droit : vous allez nourrir des contentieux dont vous n'arriverez pas à vous démêler !

Au sujet du Stif, j'ai posé ce matin plusieurs questions…

M. Jean Desessard. – Sans réponse !

M. Jean-Pierre Caffet. – En effet. J'ai cité trois articles du décret de 2005, qui attribuent clairement au Stif des compétences violées par ce projet de loi. Vous me direz que la loi l'emporte sur le décret.

M. Yves Pozzo di Borgo. – C'est le b.a.-ba !

M. Jean-Pierre Caffet. – Mais ayez au moins la franchise d'avouer que ce texte ne respecte pas les compétences des collectivités ! Quant au phasage et au bouclage, vous avez prétendu que nous n'y comprenions rien car il s'agissait d'un projet industriel. Puis, par miracle, j'ai appris par un communiqué que le phasage était possible ! Ayez le courage de vos opinions et réécrivez le décret de 2005 plutôt que de prétendre respecter les pouvoirs locaux !

M. Jean Desessard. – Je voterai l'amendement de Mme Bricq. M. Dallier a fait ce matin une intervention saluée sur tous les bancs : il appelait à dépasser la limite du périphérique. Mais où sont les tramways, les éléments architecturaux, les centres d'animation susceptibles de relier Paris et sa banlieue et d'intégrer à la vie de la capitale les habitants de la petite couronne ? Je lisais mardi dans *Le Figaro*, journal de référence *(sourires)*, que Paul Chemetov, l'un des dix architectes chargés par Nicolas Sarkozy « d'imaginer et de concevoir l'avenir de la métropole », considérait la double boucle de métro souterrain comme « un sous-marin volant qui n'intéresse que les tunneliers »…

M. Nicolas About. – Chemetov est donc votre nouveau gourou !

M. Christian Cambon. – On ne peut pas dire son travail soit grandiose…

M. Jean Desessard. – Qu'au moins le Stif soit associé à la réflexion !

L'amendement n°129 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°247, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette offre sera entièrement financée par la Société du Grand Paris

M. Jean Desessard. – L'alinéa 3 est fort intéressant puisqu'il dispose que la société du Grand Paris « veille au maillage cohérent du territoire au travers d'une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ». Je ne crois pas trahir l'esprit de la commission en proposant que cette offre soit entièrement financée par la SGP : cela lèverait toute ambiguïté. Comme nous le verrons à l'article 9, ce texte est loin d'assurer le financement des infrastructures projetées.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La rédaction de la commission me semble assez claire. La SGP doit s'assurer lorsqu'elle crée une gare et que s'installent aux alentours des équipements, des logements, des entreprises, qu'il existe une offre de transport complémentaire publique ou privée. L'amendement tend à imposer à la SGP de financer elle-même cette offre, ce qui la conduirait à empiéter sur les attributions du Stif. Avis défavorable.

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

M. Jean-Pierre Caffet. – Nous touchons là un problème de fond. Qui est compétent pour assurer le maillage territorial des transports de surface ? Depuis 2005, c'est le Stif.

M. Nicolas About. – Nous sommes d'accord ! Il doit donc le financer.

M. Jean-Pierre Caffet. – Mais si la SGP est chargée de « veiller » au maillage, cela signifie qu'elle aura un pouvoir de prescription et de recommandation.

M. Nicolas About. – De recommandation, oui.

M. Jean-Pierre Caffet. – Qui paiera les travaux ? Les départements !

M. Nicolas About. – Non : les Franciliens. Il n'y a pas de fonds publics sans poches privées.

M. Jean-Pierre Caffet. – Depuis le début de l'examen de ce texte, nous déplorons qu'il rogne sur les compétences du Stif. Mais en outre, il ne règle pas les problèmes de financement : l'État paiera peut-être la double boucle mais pour le reste, ce seront le Stif et les contribuables franciliens qui paieront ! Finissons-en avec les faux-semblants !

M. Jean Desessard. – Je remercie M. Fourcade d'énoncer précisément la position de la commission sur nos amendements. Mais que signifie le fait que la SGP « veille » au maillage territorial ? Devra-t-elle renoncer à construire une gare faute de transports de surface aux alentours ? Évidemment non : il faudra que la région et les départements complètent l'offre existante. Que se passera-t-il s'ils refusent ? Il y a là un problème juridique. Les collectivités ont d'autres projets tout aussi urgents, de l'aveu même de M. le ministre et de Mme Pécresse ! Elles seront donc contraintes de les reporter *sine die* car priorité sera donnée aux projets de la SGP. *(Mme Bariza Khiari acquiesce)*

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Il n'y a pas matière à passer beaucoup de temps sur ces alinéas…

M. Jean-Pierre Caffet. – Ils sont nouveaux !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – …que le Gouvernement a acceptés de la commission spéciale. Le Stif et la région resteront seuls décisionnaires pour améliorer la desserte de ces gares !

M. Jean Desessard. – Pourquoi le verbe « veille » ?

M. Jean-Pierre Caffet. – Vous êtes assez grand pour le faire !

M. David Assouline. – L'État devient un tuteur !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – A l'article 9 *bis*, le Gouvernement propose une ressource pour le Stif, qui lui donnera les moyens de participer aux maillages autour des gares.

M. Philippe Dallier. – Même si je comprends les préoccupations de nos collègues de l'opposition, cet alinéa ne mange pas de pain. De nouvelles gares vont être implantées dans des zones aujourd'hui mal desservies, il faudra bien adapter le maillage et le conseil régional comme le Stif en seront partie prenante : tout le monde devra s'asseoir autour de la table !

M. David Assouline. – Exactement ! C'est ce que nous disons !

M. Philippe Dallier. – Nous sommes tous d'accord sur ce point ! *(Exclamations à gauche)*

M. Jean-Pierre Caffet. – Pas le Gouvernement !

M. Philippe Dallier. – Il faudra bien se sortir de l'impasse, je ne dis que cela depuis le début de ce texte : il faut que chacun fasse un pas !

M. Christian Cambon. – Y compris M. Huchon ! *(Exclamations sur les bancs socialistes)*

M. Philippe Dallier. – Les positions que j'ai prises dans ce débat m'autorisent particulièrement à lancer cet appel à la négociation ! Vous devrez certes engager des dépenses pour le maillage mais le nouveau réseau vous fera aussi faire des économies, avec certaines lignes de bus qui ne sont plus très pertinentes. On peut passer la nuit à débattre, si vous y tenez, mais il faudrait aussi que les élus de la région Ile-de-France démontrent qu'ils savent faire primer l'intérêt général !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Adressez-vous au Gouvernement !

M. Jean-Pierre Caffet. – A qui la faute ?

M. Philippe Dallier. – La faute à tout le monde, alors avançons !

M. David Assouline. – Rien ne pourra se faire d'harmonieux sans une collaboration étroite de l'État et de la région, dans le respect des prérogatives de chacun. Or, M. le secrétaire d'État n'envisage pas d'autre stratégie que celle où l'État domine la région ! La véritable collaboration, c'est quand aucune des parties ne peut imposer ses vues à l'autre !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Et rien n'avance alors !

M. David Assouline. – Ce texte est truffé de moyens pour la SGP d'imposer ses vues à la région ! Ici, la SGP « veille » au maillage, ce qui revient à lui donner la possibilité de donner des ordres au Stif, à mettre la région sous tutelle : cette remise en cause de la décentralisation n'est pas possible ! Monsieur le secrétaire d'État, la démocratie locale, ce n'est pas une perte de temps !

Ce texte ouvre de très nombreuses possibilités de contentieux, sauf si la région abdique et abandonne ses projets, alors même que les électeurs viennent de lui donner raison ! Car les Franciliens ont dit oui à l'Arc Express, oui au maillage, oui au rééquilibrage est-ouest, et vous n'en tenez aucun compte !

Monsieur Dallier, vous renvoyez dos à dos le Gouvernement et la région, comme si le premier ne s'asseyait pas sur les projets de la seconde ! La gauche a gagné les régionales et si, par hypothèse de pure fiction, Mme Pécresse avait été victorieuse, elle n'aurait pas eu d'autre option que de vassaliser la région à l'État !

M. Nicolas About. – Ne soyez pas méprisant !

M. David Assouline. – Quelle que soit la majorité, la démocratie locale et la décentralisation y perdront avec ce texte !

L'amendement n°247 n'est pas adopté.

L'amendement n°105 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°300, présenté par M. Fourcade, au nom de la commission.

Alinéas 5 et 6

Remplacer ces alinéas par trois alinéas ainsi rédigés :

IV *(nouveau)*. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si ce contrat le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de la « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 250 mètres autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Nous réécrivons les alinéas 5 et 6 pour encadrer mieux la capacité de la SGP d'aménager et de construire autour des nouvelles gares. Nous précisons que dans un rayon inférieur à 250 mètres autour de ces gares, elle pourra aménager et construire après l'avis des communes et établissements publics concernés mais qu'il faudra un accord au-delà de ce périmètre, dans le cadre d'un contrat de développement territorial ou d'une convention particulière.

M. le président. – Amendement n°130, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

IV. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction, après accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, autour des gares ou dans les périmètres délimités dans les contrats de développement territorial.

M. Jean-Pierre Caffet. – La rédaction de la commission est un progrès mais nous préférons encore la nôtre. Dans le texte actuel, soit un contrat de développement territorial a été signé, et nous ne voyons aucun inconvénient à ce que la SGP aménage puisque la commune lui en aura donné mandat, soit il n'y a pas de contrat, et alors la SGP peut aménager « autour des gares », sans que le périmètre soit défini. Par analogie avec l'article 9 *bis*, le rayon pourrait être de 1 500 mètres autour de la gare, ce qui représente une surface aménageable de 700 hectares. Nous demandons que ces opérations ne puissent se faire sans l'accord des communes concernées.

Or il m'avait semblé que l'urbanisme et la construction étaient de la compétence des communes… Il y a là une contradiction majeure. Heureusement, un peu de sagesse a prévalu, le périmètre a été réduit.

M. Nicolas About. – Le rayon !

M. Jean-Pierre Caffet. – Mais nous continuons à penser que, même pour vingt hectares, les communes doivent donner leur accord.

L'amendement n°93 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°131, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 5

Après les mots :

peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction

insérer les mots :

strictement nécessaires à la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris

M. Jean-Pierre Caffet. – J'ai le sentiment, sauf si la sagesse prévaut à nouveau, que mon amendement précédent ne sera pas accepté… D'où cette proposition de repli : qu'au moins on ne puisse se passer de l'accord des communes que pour les opérations strictement nécessaires à la réalisation des infrastructures du réseau du Grand Paris.

M. le président. – Amendement n°40, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 5

Après le mot :

avis

insérer le mot :

conforme

M. Bernard Vera. – Cet amendement impose l'accord des communes dans tous les cas. Il y va du respect de la démocratie locale et des compétences des collectivités territoriales. Un avis simple ne garantit pas une bonne coopération entre celles-ci et le Grand Paris. Il est impensable que les communes ne soient pas associées à l'aménagement autour des gares qui

sont, comme l'a justement relevé le rapport Keller, des éléments urbains structurants.

M. le président. – Amendement n°294, présenté par M. About.

Alinéa 5

Avant les mots :

autour des gares

insérer les mots :

dans un rayon inférieur à 250 mètres

M. Nicolas About. – Je remercie la commission d'avoir intégré cet amendement dans le sien. Je le retirerai si celui-ci est adopté.

M. le président. – Amendement n°216 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 5

Après les mots :

autour des gares

insérer les mots :

du réseau de transport public du Grand Paris

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – L'amendement de la commission est fort bien rédigé ; je retirerai celui-ci le moment venu.

M. le président. – Amendement n°132, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Si ces opérations comportent des aménagements ou constructions complémentaires, non strictement liées aux déplacements, au sein de périmètres non couverts par un contrat de développement territorial, et si elles interviennent sur le territoire de communes n'ayant pas signé un contrat de développement territorial tel que prévu à l'article 18 de la présente loi, la mise en œuvre de ces aménagements ou constructions complémentaires est subordonnée à l'obtention d'un accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés.

M. Jean-Pierre Caffet. – Voici un deuxième amendement de repli. Il faut au moins subordonner à l'accord des communes les opérations qui ne sont pas directement liées aux infrastructures.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – L'amendement de la commission me paraît réaliser une bonne synthèse. Je souhaite le retrait des amendements n^{os}131, 40 et 132, qui sont pour une bonne part satisfaits ; avis défavorable au n°131, plus restrictif que le n°300. Je remercie M. About et le ministre du retrait à venir des leurs.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Le Gouvernement est favorable à l'amendement n°300.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Contrairement à ce qu'a dit le rapporteur, l'amendement de la commission ne répond pas à nos attentes. Quel que soit le périmètre, l'accord des communes doit être obligatoire. M. Dallier, c'est tout à son honneur, souhaite que tout le monde coopère mais évitons l'angélisme : encore faut-il que le Parlement crée les conditions de la coopération. Sans ces conditions, les « arrangements entre amis » seront évidemment plus difficiles. Nous ne représentons pas ici seulement nos petits territoires ; nous pourrions convenir ensemble qu'on ne peut pas prévoir des aménagements structurants sans que les collectivités concernées aient donné leur accord. J'appelle le rapporteur à faire un pas de plus…

Mme Nicole Bricq. – « Un petit pas pour lui, un grand pas pour l'humanité ».

M. Jean-Pierre Caffet. – Pour la première fois depuis le début de l'examen de ce texte, le Gouvernement a la possibilité de faire un geste en direction des collectivités locales, de reconnaître leurs compétences en matière d'urbanisme et de construction -même dans un périmètre réduit à 20 hectares. Il serait bien inspiré de faire ce geste.

M. Nicolas About. – A vot'bon cœur !

M. Jean-Pierre Caffet. – Deuxième remarque, même si l'amendement de la commission améliore les choses, je n'oublie pas que nous revenons de loin. Le texte initial prévoyait que l'État pouvait définir, par décret, le périmètre et le contenu de l'aménagement dans un rayon de 1 500 mètres. Et j'ai encore dans l'oreille votre antienne, monsieur le ministre, sur le respect des compétences des collectivités. Heureusement que vous êtes revenu, sur avis du Conseil d'État, sur une telle disposition. Ne pouvez-vous donc faire un tout petit geste et accepter que sur une vingtaine d'hectares, la commune puisse aménager son territoire comme elle l'entend ?

Une question, enfin. Vous êtes persuadé, monsieur le ministre, que c'est par la valorisation foncière qu'une bonne partie du financement sera assurée.

Mme Nicole Bricq. – Ce n'est pas vrai.

M. Jean-Pierre Caffet. – Vous avez le droit de le penser, même si vous ne nous en avez pas administré la preuve. Mais ne craignez-vous pas, dès lors, que la course à la valorisation foncière couplée à la latitude donnée à la société du Grand Paris d'aménager même contre l'assentiment de la commune risque d'aboutir à des monstruosités urbaines ? Car la tentation sera très forte de densifier à outrance autour des gares et l'on risque d'y voir pousser des tours de bureaux en rangs serrés, sans l'accord des communes. Cela pourrait être dévastateur. Acceptez au moins que les communes donnent leur accord, ce serait un petit pas en avant.

M. Bernard Vera. – Vous nous invitez, monsieur le rapporteur, à retirer notre amendement : je reconnais que le vôtre améliore sensiblement le texte. Cela étant, n'est-ce pas exorbitant que de reconnaître à la SGP un droit d'initiative pouvant aller contre l'avis des communes alors que ni le schéma directeur ni les schémas de cohérence territoriale ne poussent si loin le bouchon pour permettre de gérer à la parcelle ?

M. Jacques Gautier. – Je salue l'amendement du rapporteur qui améliore sensiblement ce point du texte, et je crois que certains de nos collègues ont tort de s'inquiéter d'une chimère : je leur rappelle qu'il existe des contrats de développement territorial négociés avec les maires : je doute…

M. Jean-Pierre Caffet. – Mais cela est hors contrat.

M. Jacques Gautier. – …que des élus puissent laisser faire n'importe quoi. *(« C'est hors contrats ! » sur les bancs de gauche)*

M. Jean Desessard. – J'invite M. Gautier à tirer les enseignements de l'actualité récente. Qui a donné l'autorisation de construire dans certaines zones inondables, sinon des élus locaux ? La pression des constructeurs, des habitants les pousse donc parfois à prendre de telles décisions. Relativisez donc un peu et cessez de dire qu'ils agissent toujours en totale indépendance.

M. Nicolas About. – Vous sciez la branche sur laquelle vous êtes assis !

M. Jean Desessard. – Vous savez fort bien, monsieur About, qu'un élu local dans une ville de 3 à 4 000 habitants est soumis à toutes sortes de contraintes.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je suis sensible au fait que vous reconnaissiez que notre amendement constitue un progrès : c'est une première !

Parlons donc de densification : je crois avoir compris que c'est en effet un problème dans certains documents d'urbanisme et que certaines populations parisiennes sont sensibilisées à la question… Vous vous inquiétez de l'aménagement autour des gares ? Mais il est clair que si l'avis de la commune ou du groupement est négatif, il y aura nécessairement négociation avec la société du Grand Paris. *(On s'exclame à gauche)*

Mme Éliane Assassi. – Que ne l'écrivez-vous dans le texte !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je considère que la rédaction de la commission est meilleure que le système de *veto* que vous préconisez avec l'avis conforme.

M. Jean-Pierre Caffet. – Le secrétaire d'État ne dit rien ?

L'amendement n°300 est adopté.

Les amendements n^os^30, 131, 40, 294, 216 rectifié bis et 132 deviennent sans objet.

L'amendement n°76 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°133, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 8

Remplacer les mots :

et de la mixité sociale dans l'habitat

par les mots :

, de la mixité sociale dans l'habitat et de l'économie générale du schéma de développement de la région Île-de-France,

Mme Bariza Khiari. – La société du Grand Paris doit exercer ses missions dans le respect des objectifs de l'État en matière de développement durable et de mixité urbaine et sociale mais aussi dans le respect des orientations fixées par le schéma directeur régional. Elle devra donc systématiquement rechercher les opérateurs les mieux à même de répondre à ces obligations. Elle aura intérêt à choisir pour délégataire les offices et établissements publics d'aménagement : l'expérience de ces structures sera gage de rapidité : tel est le sens de notre amendement.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Cet alinéa introduit déjà le principe de mixité sociale, élément fondamental de l'aménagement de la région capitale. J'ajoute que votre amendement se réfère encore au schéma directeur. Avis défavorable, donc, par cohérence.

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

M. Philippe Dallier. – Je suis très heureux, monsieur le rapporteur, qu'il soit fait mention de la mixité sociale. Ne croyez pas que je vous cherche une mauvaise querelle si je vous dis que la mixité ne se pense pas au niveau du quartier ou de la commune : il faut la rechercher à l'échelle de la métropole. C'est pourquoi j'essaye depuis le début de mettre en avant le syndicat Paris Métropole, ou toute autre instance capable de s'assurer d'une amélioration globale. C'est aussi pourquoi je suis en désaccord avec Mme Voynet quand elle propose d'imposer 30 % de logements sociaux dans chaque contrat de développement territorial. C'est absurde : Clichy-Montfermeil n'a pas besoin de logements sociaux supplémentaires mais de plus de mixité dans l'autre sens. Il faut avoir une vision d'ensemble.

Il y a un problème de gouvernance !

L'amendement n°133 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°43, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 8

Après les mots :

par l'intermédiaire

rédiger comme suit la fin de cet alinéa :

des établissements publics locaux ou toute personne publique ayant des compétence en matière d'aménagement ou de construction.

Mme Éliane Assassi. – Une disposition louable a été introduite par la commission. Il est intéressant que la SGP puisse, au lieu de faire appel à des promoteurs privés, confier les opérations d'aménagement à des offices HLM. Mais la rédaction n'offre pas suffisamment de garanties. Les termes « par l'intermédiaire » ne sont pas clairs et il faut, à notre sens, limiter la délégation de compétence aux seules personnes publiques ayant une compétence d'aménagement, autrement dit les offices publics de l'habitat.

L'amendement n°291 rectifié n'est pas soutenu.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Votre formule est trop rigide, il n'y a pas lieu d'écarter toute convention avec des opérateurs privés. Défavorable.

L'amendement n°43 n'est pas adopté.

L'amendement n°94 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°41, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 9

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – La SGP exercera des activités économiques dont le champ n'est pas suffisamment précisé. Les travaux vont donner lieu à une spéculation foncière et immobilière, il faudra une solide volonté politique pour l'endiguer ; or je doute de la détermination du Gouvernement en ce domaine.

M. le président. – Amendement identique n°182, présenté par M. Dallier.

M. Philippe Dallier. – Je suis prêt à retirer cet amendement mais je souhaite quelques précisions. Soit la commune a signé un contrat de développement territorial et un élargissement des missions de la SGP nécessitera un avenant. Soit il n'y a pas de contrat : comment les choses se passeront-elles alors ? La complémentarité s'entend-elle géographiquement, vis-à-vis de communes qui n'auront pas signé de contrat ? Ou renvoie-t-elle uniquement à la nature des missions ?

M. Jean Desessard. – Pourquoi pas creuser des tunnels dans le Var ?

M. le président. – Amendement n°134, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 9

Compléter cet alinéa par les mots :

et nécessaire à la réalisation de sa mission principale

M. Jean-Pierre Caffet. – Notre proposition est plus modeste mais nous partageons les interrogations de M. Dallier. En lisant le compte rendu des débats à l'Assemblée nationale, j'ai constaté que le président de la commission chargée du texte se posait les mêmes questions que nous : il faisait remarquer que l'on pourrait même confier à la SGP la réalisation du troisième aéroport de Paris ! Précisons un peu mieux ce que recouvrent ces missions d'intérêt général.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La rédaction de l'alinéa 9 correspond à la jurisprudence du Conseil d'État sur les activités connexes. Nous sommes contre la suppression d'une disposition qui donne de la souplesse à l'établissement public. Si 80 hectares sont aménagés par la SGP et qu'un terrain est disponible à côté, on ne va tout de même pas aller chercher une autre société d'aménagement ! L'amendement Caffet reprend la jurisprudence du Conseil d'État mais je ne vois pas ce qu'il apporte par rapport à notre rédaction. Défavorable aux trois amendements.

M. David Assouline. – S'il n'y a pas de différence, vous avez l'occasion de faire un geste !

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

L'amendement n°182 est retiré.

L'amendement n°41 n'est pas adopté.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Nous sommes prêts à accepter l'amendement n°134, dans un geste d'ouverture.

M. Jean-Pierre Caffet. – Cela ne changera pas fondamentalement le texte.

M. Philippe Dallier. – Vous êtes trop modeste ! *(M. Nicolas About le confirme)*

M. Jean-Pierre Caffet. – Je ne connais pas le détail de cette jurisprudence mais je précise que, dans mon amendement, le terme important est « nécessaire ».

L'amendement n°134 est adopté.

M. Jean Desessard. – Une loupiote est allumée au fond du tunnel !

L'amendement n°95 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°42, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Nous ne souhaitons pas que la société du Grand Paris puisse créer des filiales sans formuler aucune préconisation quant à la

composition de ces filiales ainsi qu'aux missions qui leur seraient confiées.

Votre transformation du processus décisionnel en matière d'aménagement territorial répond avant tout à une logique économique. Créer des filiales et investir dans des sociétés privées, c'est déposséder les collectivités territoriales de leurs compétences et bafouer à la fois la décentralisation et la démocratie locale.

M. le président. – Amendement identique n°135, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Mme Nicole Bricq. – Pourquoi créer des filiales susceptibles de concurrencer les délégataires existants ? Vous envisagez de faire passer votre boucle entre Champs-sur-Marne et Chelles ; il y a là-bas une société d'économie mixte d'aménagement.

En fait, le Gouvernement veut soustraire la société du Grand Paris au regard vigilant des élus, qui ne seront pas représentés dans les filiales. Nous tenons à la transparence de l'action publique.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Défavorable. On ne peut pas empêcher un établissement public industriel et commercial d'avoir des filiales et des participations. Nous avons pris la précaution, à l'article 8, de prévoir que la société du Grand Paris serait soumise au contrôle économique et financier de l'État.

Mme Nicole Bricq. – Vous n'avez pas à le préciser.

Mme Bariza Khiari. – Puisque c'est le droit en vigueur.

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

M. Jean Desessard. – Sur le principe, je peux vous comprendre. Mais concrètement ? Ce matin, vous avez évoqué deux objectifs : creuser et payer les travaux en faisant des gares -au nom d'une mixité sociale dont je ne suis pas sûr qu'elle y trouvera son compte. Cela, on peut le comprendre. Mais pourquoi des filiales ? Pour déléguer à un tunnelier ? Pas besoin de filiale pour cela. La société du Grand Paris n'existe que jusqu'en 2023, après quoi tout revient à la région. Monsieur le ministre, vous qui avez réfléchi à cela, dites-nous pourquoi des filiales ? Et surtout, pourquoi des participations ? On fait un établissement public industriel et commercial ; je comprends en quoi il sera « industriel » mais pas en quoi il sera « commercial ». M. Fourcade nous dit que la mention n'est là que parce que tel est le statut de cet établissement mais que celui-ci n'aurait rien de commercial. Cela explique-t-il en quoi la société du Grand Paris a besoin de prendre des parts dans des sociétés ? La seule chose que je comprenne, c'est qu'on veut se donner toute latitude.

Les amendements identiques n^{os}42 et 135 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Nous allons passer au vote sur l'article 7.

Mme Bariza Khiari. – La question du statut de la SGP se pose de manière criante : pourquoi un Epic plutôt qu'un établissement public d'aménagement à caractère administratif ? Vous n'avez pas su nous répondre, tandis que plusieurs indices laissent craindre que la société du Grand Paris soit ensuite transformée en société privée dont vous pourriez céder une partie du capital. M. Dominati, qui est cohérent, vous a d'ailleurs demandé de le faire d'ici cinq ans.

Nous ne pouvons pas cautionner la création d'un tel opérateur, aux prérogatives étendues et sur lesquelles les collectivités locales n'auront aucune prise. Les conditions sont si mouvantes que déjà la majorité envisage d'en faire évoluer le statut, alors que la région dispose des outils qui lui auraient permis de réaliser un projet de grande ambition. Elle l'a démontré en relançant la politique d'investissement dans les transports et en multipliant les projets concrets depuis 2006.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre cet article.

M. David Assouline. – La société du Grand Paris est un bras armé de l'État pour contraindre les collectivités territoriales. Il est contradictoire de prétendre lutter contre le mille-feuille et d'ajouter un établissement. Si ce n'est pas une contradiction, c'est une façon d'imposer un même moule à toutes les structures. Elles seront écoutées, sans doute, mais leur statut ne leur permettra pas d'imposer à la société du Grand Paris de composer réellement.

Telle est, au-delà de ce qui vient d'être dit, la raison fondamentale pour refuser cet article. Loin de rendre plus efficace le projet du Gouvernement, on va se heurter à cette réalité que rien ne peut plus se faire sans l'aval, la concertation, l'implication des collectivités territoriales. Cet article pousse à l'autoritarisme, il porte atteinte à la décentralisation et aux collectivités territoriales.

A la demande du groupe socialiste, l'article 7 modifié est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	333
Nombre de suffrages exprimés	332
Majorité absolue des suffrages exprimés	167
Pour l'adoption	179
Contre	153

Le Sénat a adopté.

Article 8

① *I. –* (non modifié) *L'établissement public « Société du Grand Paris » est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.*

② *II. – Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. La nomination de ce dernier ne peut intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.*

③ *III. – Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, et d'élus locaux nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.*

④ *Les représentants de l'État constituent au moins la moitié des membres du conseil de surveillance.*

⑤ *Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.*

⑥ *IV. – L'établissement public « Société du Grand Paris » est soumis au contrôle économique et financier de l'État.*

⑦ *V. – Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. Ce comité comprend également un député et un sénateur désignés par leur assemblée respective ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.*

⑧ *Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'État prévu au dernier alinéa du II de l'article 2 de la présente loi.*

⑨ *Il peut être saisi de tout sujet par le conseil de surveillance. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.*

⑩ *VI. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment la composition du conseil de surveillance, le nombre, les conditions et les modalités de désignation de ses membres, ainsi que les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer aux décisions du directoire, ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également la composition et les modalités de fonctionnement du comité stratégique ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public.*

⑪ *VII. –* (non modifié) *L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :*

⑫ *« Société du Grand Paris. »*

⑬ *VIII* (nouveau). *– Un décret du Premier ministre nomme un préfigurateur de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ce préfigurateur est compétent pour saisir, au nom de la « Société du Grand Paris », la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.*

⑭ *Le décret de nomination fixe également les conditions dans lesquelles, en application de l'article 7, le préfigurateur peut conclure tout contrat, convention ou marché nécessaire au fonctionnement de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Les fonctions du préfigurateur cessent à compter de la publication du décret nommant le président du directoire et au plus tard le 30 septembre 2010.*

⑮ *Le préfigurateur rend compte au conseil de surveillance, au cours de sa première séance, des actes et décisions qu'il a pris.*

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – La composition de la société du Grand Paris comporte de troublantes similarités avec celle d'une société anonyme. Le directoire est composé de trois personnes, nommées par décret, parmi lesquelles sera désigné le président de la SGP, après avis des commissions compétentes du Parlement, que l'on n'imagine pas refuser le choix de la majorité... Le conseil de surveillance sera constitué pour moitié de représentants de l'État. Les collectivités territoriales seront donc minoritaires ; les communes et EPCI sont relégués à un comité stratégique qui ne pourra que proposer au conseil de surveillance d'inscrire certains points à son ordre du jour. Les communes dont le territoire n'est pas dans le périmètre d'un projet d'infrastructure ou d'un contrat de partenariat n'auront aucun moyen d'intervenir, alors qu'elles pourront être impactées par les décisions de la SGP.

La répartition des compétences entre ces instances sera définie par décret. Le commissaire du Gouvernement pourra s'opposer aux décisions du directoire mais aussi du conseil de surveillance. Un préfigurateur, nommé par décret du Premier ministre, pourra engager seul les conventions ou marchés nécessaires au fonctionnement de la future société. Bref, l'État se réserve le pouvoir décisionnaire ! Il faut

aller vite, dites-vous ; pour nous, mieux vaut aller droit !

Ce n'est pas notre vision de la coopération entre l'État et les collectivités, ni de la démocratisation des institutions... Les syndicats seront représentés au sein du comité stratégique, mais sans réelles prérogatives.

Nous préférons le statut d'établissement public d'aménagement : la compétence en matière de transports doit revenir exclusivement au Stif, quitte à ce que l'État le réintègre. Ce statut aurait également pour corolaire la désignation d'un conseil d'administration, composé à parts égales de représentants de l'État, des collectivités et de la société civile. Si l'intervention de l'État est nécessaire pour un aménagement du territoire cohérent, ces politiques doivent être élaborées en commun par l'ensemble des acteurs, élus et citoyens.

Mme Bariza Khiari. – Si le statut de la SGP est contestable, son mode de fonctionnement l'est plus encore. Infrastructure technocratique, dilution des responsabilités : tout vise à justifier et accompagner la recentralisation de l'aménagement francilien. Majoritaire au conseil de surveillance, l'État s'assure la maîtrise du processus de décision. Retour des vieilles méthodes, au mépris des acquis de la décentralisation ! La concertation avec les collectivités se limite à un comité stratégique sans pouvoir réel.

Ne vous en déplaise, l'adoption du Sdrif, à la qualité reconnue, comme le plan de mobilisation pour les transports, prouve que les élus savent cerner les enjeux du développement francilien ! Certes, il aura fallu quatre ans à la région pour mener à bien ce projet, mais prendre le temps est gage de qualité ! Aucune urgence ne justifie de priver ainsi les collectivités de tout pouvoir.

M. Dallier ne cesse de nous rappeler, avec raison, qu'une entente est indispensable sur ce grand projet d'aménagement. C'est pourquoi nous souhaitons que la SGP comporte une majorité d'élus locaux, de terrain. En associant la région et les départements à ce projet, vous lui assurerez une bonne intégration dans le paysage francilien. La compétitivité de la région capitale est à ce prix.

Si l'État et la région ne sont pas d'accord, si les collectivités locales ne se retrouvent pas, nous irons droit au blocage, met en garde M. Carrez. Nous défendrons donc des amendements qui rééquilibrent la gouvernance au sein du conseil de surveillance.

M. le président. – Amendement n°44, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Marie-Agnès Labarre. – Nous proposons de supprimer cet article relatif à la gouvernance de la SGP. L'État est dans son rôle quand il veut participer à l'aménagement de l'Ile-de-France. Mais la création d'un directoire et d'un conseil de surveillance aligne le fonctionnement du nouvel établissement public sur celui des sociétés privées : ce modèle libéral montre que votre ambition n'est pas de répondre aux besoins des habitants. Aucune des procédures démocratiques prévues par ce texte -l'audition du président pressenti du directoire par les commissions compétentes du Parlement, l'avis du conseil de surveillance sur la nomination des membres du directoire, le rôle du comité stratégique- n'a de caractère contraignant. En revanche, tous les leviers de décision sont entre les mains de l'État : outre les nombreux renvois au décret, le commissaire du Gouvernement pourra s'opposer aux décisions du directoire et du conseil de surveillance, le « préfigurateur » nommé par le Premier ministre aura tout pouvoir de conclure des contrats jusqu'à la nomination du président du directoire, et l'État désignera plus de la moitié des membres du conseil de surveillance. Ce qui se prépare ainsi, c'est la mise sous tutelle des collectivités d'Ile-de-France, la recentralisation de leurs compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports.

L'amendement n°91 rectifié n'est pas défendu.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Après avoir créé la SGP à l'article 7, il faut la doter d'une gouvernance. La commission y a beaucoup travaillé. Un décret fixera la composition du conseil de surveillance et les conditions de nomination de ses membres. En dotant l'établissement public d'un directoire, d'un conseil de surveillance et d'un comité stratégique, nous avons voulu à la fois le soumettre au contrôle de l'État et y associer les forces vives de la région. Je remercie Mme Labarre d'avoir reconnu les apports de la commission. Il est temps à présent d'entrer dans le vif du sujet, et de trancher. Avis défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Il est impossible de supprimer cet article relatif à la gouvernance. Je l'ai déjà dit en commission : nous avons voulu confier à l'État le pilotage du Grand Paris, car il s'agit d'un projet d'intérêt général. Voilà pourquoi la majorité des membres du conseil de surveillance seront l'émanation de l'État. Contrairement à ce que je viens d'entendre, il y a urgence, sauf à considérer qu'en parlant de la nécessité de renforcer le dynamisme économique et la cohésion sociale de la région capitale, nous n'avons fait que de belles phrases. Le Gouvernement estime, peut-être à tort, que l'État a seul les moyens de réaliser rapidement ce projet précis et limité dans le temps. Pour cela, il lui faut un outil : la SGP.

Cependant, pour tout ce qui concerne la texture économique et humaine de la région, nous souhaitons un véritable partenariat avec les collectivités locales : c'est l'objet de l'article 18 et des contrats de développement territorial. Il ne s'agit pas de revenir au XVII^{e} siècle ou aux années 1960 !

Mme Dominique Voynet. – Nous sommes d'accord pour dire que puisque la SGP a été créée, il faut la doter d'une gouvernance. Mais jusque dans vos silences, nous entendons vos arrière-pensées. *(Mme Nicole Bricq acquiesce)* Votre discours présuppose que l'État est efficace quand les collectivités ne le sont pas et que l'entreprise vaut mieux que le service public. Il n'y a rien d'anodin à aligner le mode de fonctionnement de la SGP sur celui des entreprises privées : voulez-vous donc en faire une société comme une autre ?

Dans l'amendement de suppression de nos collègues, j'entends un plaidoyer pour le service public et les collectivités locales, dont le sens des responsabilités et l'efficacité sont reconnues par nos concitoyens, comme l'a montré la dernière campagne électorale. Ce sont les régions et non l'État qui ont modernisé les lycées et développé l'offre régionale de transport ferroviaire !

M. Jean Desessard. – N'ayant pas entendu toutes ses arrière-pensées, je voudrais demander quelques éclaircissements à M. le rapporteur. Il a cité ce matin un exemple qui m'a laissé coi…

M. Jacques Gautier – C'est exceptionnel !

M. Jean Desessard. – …celui de la SNCF. Celle-ci aurait-elle donc un directoire et un conseil de surveillance ? M. Fourcade écrit dans son rapport que ce mode d'organisation n'est pas sans précédent ; il prétend aussi qu'il est plus moderne et réactif que le traditionnel conseil d'administration des établissements publics et qu'il permet de distinguer le contrôle de la gestion. Eh bien, nous croyons naïvement qu'il introduit au sein du service public le modèle de l'entreprise privée, et concomitamment les méthodes managériales qui font tant de dégâts dans les anciennes entreprises nationales privatisées comme France Télécom : stress au travail, suicides, etc. La SGP ne devra-t-elle pas se lancer dans des opérations commerciales pour financer ses travaux, et par là même introduire une gestion des ressources humaines fondées sur le profit ?

L'amendement n°44 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°45, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger comme suit cet article :

I. - L'établissement public est administré par un conseil d'administration composé de trois collèges :

1° Le collège des représentants de l'État ;

2° Le collège des représentants des collectivités territoriales : la région, les huit départements, les communes et les établissements public de coopération intercommunale. La perte d'un mandat électoral entraîne la démission d'office du conseil d'administration ; il est alors pourvu au remplacement de l'élu démissionnaire dans les meilleurs délais ;

3° Le collège des représentants des associations d'usagers, des associations de défense de l'environnement, des représentants des corps intermédiaires, de l'atelier international du Grand Paris.

Chaque collège dispose d'un tiers des sièges au sein du conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration est élu parmi les membres du deuxième collège.

II. - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

M. Bernard Vera. – A une organisation imitée du modèle de la société anonyme et qui donne à l'État un pouvoir exorbitant, nous préférons un mode de gouvernance plus démocratique. Au directoire, au conseil de surveillance et au comité stratégique, nous proposons de substituer un conseil d'administration -comme il en existe dans tous les établissements publics- divisé en trois collèges, composés respectivement des représentants de l'État, de ceux des collectivités territoriales et de ceux des usagers, des associations de défense de l'environnement, des représentants des corps intermédiaires et de l'atelier international du Grand Paris. Nous souhaitons en effet que les citoyens ne soient pas seulement consultés lors du débat public mais qu'ils aient voix délibérative, ce qui rendrait les projets d'aménagement à la fois plus efficaces et plus justes. L'État est le garant de l'intérêt général, les collectivités constituent un espace démocratique de proximité mais la société civile doit aussi avoir son mot à dire.

Nous proposons qu'aucune des trois composantes ne puisse décider seule et que le conseil de surveillance soit présidé par un élu, comme c'est le cas pour les établissements publics comparables. Alors la recherche du consensus l'emportera, ce qui est le meilleur mode pour la gestion des territoires et un gage d'efficacité.

M. le président. – Amendement n°136, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Rédiger ainsi cet article :

I. - L'établissement public « Société du Grand Paris » est administré par un conseil comprenant des représentants de l'État, de la région Ile-de-France, de la Ville de Paris, des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, ainsi que des représentants du syndicat des transports d'Île-de-France et de Paris Métropole, nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

Les représentants de l'État constituent la moitié au plus des membres du conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration est élu parmi ses membres.

II. - Un comité consultatif, composé des représentants des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18, ainsi que de représentants du conseil économique et social régional, de Paris Métropole et de personnes qualifiées issues des milieux économiques est constitué par l'établissement public.

Ce comité désigne en son sein un délégué qui assiste de droit aux séances du conseil de surveillance, peut lui soumettre toute question dont l'examen lui paraît utile et y est entendu chaque fois qu'il le demande.

III. - L'établissement public « Société du Grand Paris » est dirigé par un directeur général qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil d'administration.

IV. - Les fonctions de directeur général de l'établissement public « Société du Grand Paris » sont assurées par le directeur général du syndicat des transports d'Île-de-France. Il est assisté par un directeur général délégué au projet de réalisation du réseau Grand Paris.

V. - Le syndicat des transports d'Île-de-France met l'ensemble de ses services à la disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris », dans des conditions fixées par convention. Cette convention détermine notamment les conditions financières de cette mise à disposition.

VI. - Les statuts de l'établissement public « Société du Grand Paris » sont fixés par décret en Conseil d'État après avis de la région, des départements d'Île-de-France et du syndicat des transports d'Île-de-France. »

Mme Nicole Bricq. – Nous souhaitons que la région, les huit départements franciliens et le Stif soient représentés au conseil d'administration et que les représentants de l'État y occupent au plus la moitié des sièges. Nous proposons également que la SGP et le Stif partagent leurs équipes techniques, pour une véritable coordination. La SGP n'a pas vocation à durer, elle devrait même être dissoute à la mise en service de la nouvelle rocade, elle a tout à gagner à bénéficier du rapport de confiance que le Stif entretient depuis 2006 avec les collectivités locales. Mieux vaut réunir les équipes que de les pousser à la confrontation dans des réunions formelles : le maillage y gagnera, ce que tout le monde attend, au plus près des habitants, pour un meilleur service !

M. le président. – Amendement n°253, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 2, première phrase

Après le mot :

nommés

insérer les mots :

sur proposition des collectivités territoriales

Mme Dominique Voynet. – M. le rapporteur va nous dire que la commission a amélioré la rédaction initiale, en faisant une place moins chiche aux élus, mais nous voulons que cette place soit plus importante encore, c'est une question de démocratie. Nous proposons en conséquence que les membres du conseil d'administration représentant les collectivités territoriales soient nommés sur proposition de ces collectivités. L'État ne doit pas décider unilatéralement mais en coopérant avec les collectivités.

M. le président. – Amendement n°255, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéas 3 à 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

III. - Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'État, de parlementaires, de représentants de la région d'Ile-de-France et de chaque département de cette région, d'un représentant du Syndicat des transports d'Île-de-France, ainsi que d'un représentant des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme et dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 18. La moitié au moins des membres du conseil de surveillance sont des représentants des collectivités territoriales. Les représentants du conseil de surveillance sont nommés pour une durée de cinq ans renouvelable.

Mme Dominique Voynet. – Nous modifions la composition et le mode de désignation du conseil de surveillance. On connaît trop le fonctionnement des conseils où tout se joue en coulisse et où les représentants de l'État votent d'une seule voix. Ils seraient majoritaires au conseil d'administration de la SGP, elle serait dirigée par une personnalité nommée après simple avis du conseil de surveillance : nous sommes très loin de l'aspiration démocratique qui traverse notre hémicycle ! Nous proposons un fonctionnement plus démocratique.

M. le président. – Amendement n°183 rectifié, présenté par M. Dallier.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

III. - Le conseil de surveillance est composé par moitié de représentants de l'État nommés pour cinq ans et d'élus locaux nommés par décret, pour la durée de leur mandat, sur proposition de la région Ile-de-France pour l'un d'entre eux et du syndicat mixte « Paris Métropole » pour les autres. À partir du moment où la demande lui a été adressée, le syndicat mixte « Paris Métropole »

dispose de deux mois pour désigner ses représentants, en tenant compte des équilibres politiques. La région Ile-de-France dispose du même délai. Passé celui-ci, l'État nomme les représentants des élus locaux.

M. Philippe Dallier. – M. Desessard a dit qu'en acceptant l'amendement de M. Caffet, M. le rapporteur avait allumé une loupiotte dans le tunnel, je vous propose d'allumer un projecteur pour éclairer la place des élus dans la SGP ! Monsieur le secrétaire d'État, vous leur faites une place au conseil de surveillance, mais de quels élus s'agit-il et comment seront-ils désignés ? Il faut le préciser !

Je vous fais une nouvelle proposition de compromis. Vous êtes attaché à ce que les représentants de l'État soient majoritaires dans le conseil de surveillance, je leur réserve la moitié des sièges et je propose que les élus soient nommés, pour un membre sur proposition du conseil régional, pour les autres sur proposition de Paris Métropole, avec obligation pour ce syndicat de tenir compte de la représentativité politique de ses candidats. Le Président de la République a souhaité que Paris Métropole soit l'instance de travail commune à l'échelle métropolitaine, forcez un peu le destin de ce syndicat en acceptant mon amendement : d'ici la CMP, qui aura lieu probablement en mai, les communes qui n'ont pas encore rejoint Paris Métropole auront eu le temps de le faire, et la cohérence métropolitaine du Grand Paris y aura gagné !

M. le président. – Amendement n°46, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Je l'ai déjà défendu.

M. le président. – Amendement identique n°184, présenté par M. Dallier.

M. Philippe Dallier. – Coordination avec mon amendement précédent.

L'amendement n°96 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°137, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

au moins la moitié

par les mots :

la moitié au plus

Mme Nicole Bricq. – Les missions de la SGP étant clairement du ressort des collectivités locales, nous proposons que les représentants de l'État constituent « au plus » plutôt que « au moins » la moitié des membres du conseil de surveillance.

Monsieur le secrétaire d'État, vous prétendez vouloir ne pas empiéter sur les compétences des collectivités locales, alors coopérez avec elles, comme nous le proposons : la concertation est un gage de qualité !

M. le président. – Amendement n°139, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 7, seconde phrase

Remplacer les mots :

un député et un sénateur

par les mots :

deux députés et deux sénateurs

M. David Assouline. – Le droit de l'opposition fait partie intégrante de la démocratie : nous proposons que deux parlementaires de chaque assemblée siègent au comité stratégique, plutôt qu'un seul. Des parlementaires de l'opposition pourront ainsi siéger et la parité pourra s'appliquer, c'est un principe auquel la Haute assemblée est très attachée.

M. le président. – Amendement n°47, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

Mme Éliane Assassi. – Nous refusons le recours au décret ; c'est à la représentation nationale de se prononcer sur ces dispositions. Malgré les efforts du rapporteur, les contours et les compétences du directoire, du conseil de surveillance et du comité stratégique restent floues. Notre crainte de voir l'État prendre la main est confirmée par l'instauration d'un préfigurateur nommé par décret, qui concentrera pendant quelques mois tous les pouvoirs, et le fait qu'un commissaire du Gouvernement pourra s'opposer aux décisions du directoire et du conseil de surveillance, voire des filiales. Nous n'acceptons pas que le Grand Paris soit *in fine* dirigé par le Gouvernement.

M. le président. – Amendement n°138, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 10, dernière phrase

Supprimer les mots :

ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être il peut être dérogé à la loi n° 84-834 du 13 septembre 1984 relative à la limite d'âge dans la fonction publique et le secteur public

M. David Assouline. – La commission et le Gouvernement seraient bien inspirés d'accepter cet amendement. Pour quelle raison veut-on faire sauter

la limite d'âge de 65 ans alors que cette disposition ne figurait ni dans le texte initial ni dans celui de l'Assemblée nationale ? S'agit-il d'une prise de position politique, qui préfigure la future réforme des retraites ? Auquel cas, 65 ans suffisaient … *(Sourires)* Même de grand talent, les personnes de cet âge ont droit au repos et à la vie de famille -et les plus jeunes à un emploi et à la possibilité d'exprimer leurs propres qualités. La réputation de la France n'est déjà pas très bonne dans ce domaine -qu'on compare nos mœurs avec celles d'autres pays d'Europe ou des États-Unis…

La raison est-elle autre ? Pense-t-on à quelqu'un de précis ? Y a-t-il anguille sous roche ? Si c'est le cas, il y aurait là quelque chose de discrétionnaire qui n'est bon pour personne, ni pour le Gouvernement, ni pour le Sénat. Je sais que beaucoup ici pensent comme moi : acceptez mon amendement et vous me démentirez.

M. le président. – Amendement n°259, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéas 13 à 15

Supprimer ces alinéas.

Mme Dominique Voynet. – Nous entendons supprimer les alinéas qui créent le préfigurateur. Si vraiment vous voulez aller vite et être efficace, à quoi bon nommer un préfigurateur qui sera remplacé quelques semaines après son entrée en fonction ? Et pourquoi faut-il passer par la loi ? Les missions de préfiguration sont banales, je ne sache pas qu'on ait eu besoin de la loi pour les agences régionales de santé. La raison est sans doute plus triviale : il s'agit de renforcer encore le pouvoir de l'État au détriment des collectivités locales.

La nomination par décret permet de choisir un proche. Le chef de l'État nous a habitués à ces pratiques, qui sont tout sauf démocratiques. Souvenons-nous de l'aventure de l'Epad. Je sais que certains anciens ministres de plus de 65 ans mènent une campagne très active, dont on ignore s'ils ont envie de faire un travail technique ou de prendre la tête du Grand Paris… Je pense à M. Santini -est-il candidat ou son service de presse fait-il du zèle ?- et à d'autres. En tous cas, ces trois alinéas affaiblissent la crédibilité de l'État.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La commission a retenu, après un long travail, quatre dispositions essentielles. Nous renvoyons à un décret la composition et les conditions de nomination du conseil de surveillance ; nous aurons ainsi le temps, d'ici la CMP, de jeter des ponts entre les différentes factions…

M. David Assouline. – Parce qu'il y a des factions ?

Mme Nicole Bricq. – Ce ne sont pas les Montaigu et les Capulet, tout de même !

M. Jean-Pierre Fourcade. – A vous écouter, on le croirait !

M. Jean-Pierre Caffet. – Parce que nous voulons agir !

M. Dominique Braye. – Pour l'instant, vous ne faites que parler !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – En deuxième lieu, nous avons imaginé un système à trois niveaux, directoire, conseil de surveillance et comité stratégique, ce dernier accueillant toutes les forces vives intéressées au développement de la région capitale. Nous avons ensuite prévu un contrôle économique et financier sur l'établissement public et ses filiales. Nous créons enfin un préfigurateur, en encadrant ses compétences, de sorte que le Grand Paris démarre dans les meilleurs délais.

La commission est défavorable aux amendements n^{os}45 et 136, et surtout au fait de confier la direction générale de la société du Grand Paris au directeur général du Stif.

M. David Assouline. – Il a moins de 65 ans…

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – J'ai de mauvais souvenirs… qui ne sont évidemment que personnels.

Avis défavorable aux amendements n^{os}253, 255 et 183 rectifié ; au regard de ce qu'est aujourd'hui Paris Métropole, syndicat d'études, il n'a pas à être représenté au conseil de surveillance. Même avis défavorable aux amendements n^{os}46 et 194, qui suppriment la majorité de l'État, comme au 137. Avis favorable en revanche au 139…

Mme Nicole Bricq. – Quelle victoire !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Dans notre esprit, majorité et opposition devront être représentées. La parité est une affaire plus compliquée. Le Conseil d'État dira ce qu'il faut en penser…

La commission a émis un avis défavorable à l'amendement n°47 comme au 138, que j'avais cependant soutenu. Soyez rassurés, je n'ai aucune candidature à l'esprit, et encore moins la mienne…

M. David Assouline. – C'est pourquoi vous avez été mis en minorité ! *(Sourires)*

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Défavorable, enfin, au n°259, qui supprime le préfigurateur. J'ai vu à l'œuvre les préfigurateurs des directeurs généraux d'agences régionales de santé, qui ont été mis en place six mois avant les nominations officielles : ils ont fait un excellent travail.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Le Gouvernement sera défavorable à tous les amendements qui suppriment la majorité accordée à

l'État. Il le sera aussi à ceux qui réintroduisent la notion de « Stif à deux têtes », apparue à l'Assemblée nationale, et ceci pour des raisons d'efficacité.

M. Jean-Pierre Caffet. – On peut aussi vous laisser entre vous. C'est d'ailleurs sans doute ce que l'on fera.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Par conséquent, défavorable à l'amendement n°45, au n°136, au n°253, qui revient à nommer les membres du directoire sur proposition des collectivités. Défavorable au n°255. Défavorable au n°183 rectifié : nous sommes d'accord sur le fond, monsieur Dallier, il est important, pour l'avenir, que le syndicat Paris Métropole prenne progressivement du corps, ce que le discours du 29 avril du Président de la République traduisait sous le terme d'« agora » parisienne, mais je ne pense pas que le statut actuel de Paris Métropole lui confère la représentativité que vous souhaitez. J'ai bien entendu que vous visez la CMP, mais les choses pourront-elles évoluer si vite ? Le rapporteur a rappelé qu'un décret en Conseil d'État fixera, dans les prochaines semaines, l'organisation des instances dirigeantes. On peut imaginer qu'il soit, d'ici un an, précisé par un nouveau décret.

Défavorable à l'amendement n°46, ainsi qu'aux n^{os}184 et 137. Favorable, en revanche, au n°139 : passer à deux députés et deux sénateurs constitue une garantie d'équilibre démocratique. Défavorable au n°47, qui poursuit un objectif contraire au partage des compétences entre législatif et exécutif. Défavorable au n°138, sans commentaire. Défavorable, enfin, au n°259 : nous visons, madame Voynet, l'efficacité. Sans doute avez-vous eu connaissance de mes déclarations d'hier sur la politique environnementale sous-jacente au projet. C'est bien parce que l'autorité environnementale disposera d'un délai incompressible de trois mois pour se prononcer sur l'étude d'évaluation environnementale qui lui aura été soumise qu'un préfigurateur est nécessaire, afin d'éviter tout retard.

L'amendement n°45 n'est pas adopté.

Mme Nicole Bricq. – Je ne m'étonnerai pas de votre double avis défavorable sur notre amendement n°136. Vous restez dans une logique d'affrontement. Nous vous avons proposé de faire cohabiter les équipes administratives et techniques du Stif et de la société du Grand Paris. Outre qu'elle répondait à un souci de bon usage des deniers publics, notre proposition avait l'avantage de partir du réel. Car tel est le sens de notre combat : c'est en fédérant les structures plutôt qu'en les opposant que l'on améliorera le service rendu aux franciliens. Mais ce n'est pas là votre objectif. Ce que vous voulez, c'est qu'un projet l'emporte sur l'autre, point.

L'amendement n°136 n'est pas adopté.

L'amendement n°253 n'est pas adopté.

L'amendement n°255 n'est pas adopté.

M. Philippe Dallier. – Vous avez objecté deux arguments à mon amendement n°183 rectifié. Le premier, d'ordre juridique, ne tient pas. Le syndicat Paris Métropole ne pourrait pas désigner de représentants ? Mais les associations d'élus le font bien dans toute une série d'instances.

Vous me dites, monsieur le ministre, que vous partagez mes orientations. J'apprécie, mais pourquoi ne pas franchir le pas ? Le Président de la République a souhaité que le syndicat Paris Métropole devienne l'agora des maires de la zone dense. Vous avez, avec ma proposition, la garantie de trouver votre majorité au sein du conseil de surveillance. Si on ne procède pas ainsi, on renvoie au décret le soin de désigner les élus locaux. Mais qui s'en chargera ? Il n'y a pas d'instance qui puisse le faire. Le Président de la République lui-même dit que la voie que je préconise est la plus sûre : vous voyez que je ne suis pas plus royaliste que le roi.

Mme Dominique Voynet. – Je ne m'étais pas permis, avec mon amendement n°255 qui vient d'être rejeté, d'aller aussi loin que M. Dallier car je m'attendais à l'objection qui lui est opposée : Paris Métropole ne représente pas aujourd'hui toutes les collectivités. C'est pourquoi ma proposition retenait une composition permettant de mobiliser largement les collectivités autour du projet intéressant l'ensemble de la zone dense. Vous ne l'avez pas non plus retenue.

Le problème est que nous ne savons pas encourager par la loi la montée en puissance d'institutions que l'on prétend vouloir encourager. Le fait intercommunal, qui s'est imposé sur la quasi-totalité du territoire national, continue à avoir du mal à s'imposer en Île-de-France. Les EPCI ne seront donc représentés qu'à la marge. Et les propos que je vous ai entendu tenir, monsieur le ministre, en commission, où vous avez dit que vous ne souhaitiez pas voir augmenter le nombre de membres du comité, ne sont pas faits pour me rassurer.

Mme Éliane Assassi. – Je reconnais bien là la pugnacité de M. Dallier mais les membres de Paris Métropole le sont sur la base du volontariat : ce n'est pas une institution ! Le syndicat aurait toute légitimité à être représenté au conseil de surveillance car il fait un remarquable travail d'études et il dispose d'une certaine représentativité, mais il ne rassemble pas toutes les collectivités. Monsieur le secrétaire d'État, il convient de trouver une solution pour la désignation des élus !

M. Jacques Gautier. – Encore une fois, je me sens plus proche de Mme Assassi que de M. Dallier, et je le regrette.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Pourquoi ?

M. Jacques Gautier. – Nous appelons tous de nos vœux un nouveau Paris Métropole, plus ouvert, plus consensuel. Il compte aujourd'hui peu de membres. Les associations de maires affiliées à l'AMF, qui ne

sont ni de gauche ni de droite, envoient régulièrement des représentants dans diverses instances et divers comités, en respectant les équilibres politiques et géographiques. Il y a même, je vous le signale, une AMI, association des maires d'Ile-de-France… Nous pouvons continuer à procéder à de telles désignations en attendant que Paris Métropole atteigne la maturité.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Bravo !

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°183 rectifié, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.

L'amendement n°184 est retiré.

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

M. Jean-Pierre Caffet. – Le Gouvernement n'a pas prévu un mode de désignation des élus locaux. Nous sommes donc obligés de renvoyer ce soin au décret en Conseil d'État qui définira l'organisation de la SGP. Puisque l'on veut être le plus proche possible du code de commerce, le conseil de surveillance comptera sans doute 18 membres, dont 10 représentants de l'État et 8 des collectivités. Comment la région sera-t-elle représentée ? Je m'étonne que le texte initial n'en dise rien : est-ce l'intention secrète du Gouvernement de l'écarter ?

M. Jean Desessard. – Il est prévu 8 représentants des départements et 1 de la région.

M. Jean-Pierre Caffet. – Alors il y aura plus de 18 membres -à moins que le rapport soit de 9 pour 9, auquel cas notre amendement serait satisfait ? *(Sourires)* Le conseil de surveillance aura des missions stratégiques, de contrôle mais d'autres aussi. Il veillera à la cohérence des aménagements et pour mener cette tâche à bien, la parité n'a rien d'absurde… Je ne suis pas d'accord pour que les fonctionnaires de l'État soient majoritaires au sein de cet organe et accaparent cette responsabilité !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je vous le dis solennellement, le président de la région siégera au conseil de surveillance.

Mme Dominique Voynet. – Eh bien voilà !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Pourquoi ne pas l'inscrire dans la loi ?

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Le chiffre de 18 n'est pas une obligation ! Nous souhaitons un conseil restreint, mais aux 9 représentants de la région et des départements, il faudra ajouter 1 ou 2 représentants des autres élus locaux.

L'amendement n°137 n'est pas adopté.

Mme Dominique Voynet. – Le rapporteur estime possible de représenter majorité et opposition dans chaque assemblée mais la parité, dit-il, « c'est plus compliqué ». Dans le monde où nous vivons, cela est tout à fait vrai.

M. Jean Desessard. – Hélas.

Mme Dominique Voynet. – Mais un peu de cohérence ! On nous annonce un projet de loi destiné à promouvoir la parité au sein des conseils d'administration des grandes entreprises.

Mme Nicole Bricq. – En tout cas 40 %.

Mme Dominique Voynet. – Et nous serions incapables de l'organiser dans les textes que nous votons ? Le décret en Conseil d'État doit inclure des considérations paritaires.

M. David Assouline. – Tout est une question de volonté et on l'a vu chaque fois que l'on a voté des dispositions pour promouvoir la parité : la chose est plus simple qu'on ne le croit ! Pour notre part, nous n'aurons pas de mal à trouver une femme pour représenter l'opposition. J'attendais que le ministre nous dise un mot en faveur de la parité afin d'orienter en ce sens la rédaction du décret.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Très bien !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je suis d'accord pour dire notre souhait que le décret mentionne la parité pour ces nominations.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Je ne peux pas omettre de rappeler que la très grande majorité des collectivités territoriales sont dirigées par des hommes. Il serait bon de commencer par là...

Et comment allez-vous assurer le pluralisme politique ?

L'amendement n°139 est adopté.

L'amendement n°47 n'est pas adopté.

Mme Nicole Bricq. – J'aurais souhaité que M. Fourcade suive sa raison, son cœur, son expérience. J'ai assisté à son point de presse fin mars, où il a dit qu'il fallait un jeune, et même plutôt un quinquagénaire, qui puisse rester une dizaine d'années à ce poste. C'est exactement ce que nous pensons.

Je regrette cette dérogation manifestement *intuitu personae*. La ficelle est grosse. De telles pratiques népotistes ne sont plus acceptables.

M. David Assouline. – Je connais le point de vue personnel du rapporteur et, quand le ministre dit « sans commentaire », j'entends qu'il en aurait beaucoup à formuler.

Je m'adresse à nos collègues UMP : cet amendement n°138 ne déstabilise pas ce projet de loi, il n'en remet pas en cause l'architecture ; vous pouvez donc le voter, conformément à vos convictions profondes. Imaginez l'effet dans treize ans, quand la personnalité désignée aura 69+13, soit 82 ans !

Vous pouvez considérer que c'est là un point fondamental et refuser cet amendement ; vous pouvez aussi juger que votre vote ne portera que sur ce point précis, sans déstabiliser l'ensemble.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je n'aime pas la tournure que prend cette discussion. Je comprends qu'on soit pour ou contre cette disposition sur la limite d'âge. Mais les suppositions sur les raisons pour lesquelles une telle disposition est proposée ne sont pas acceptables. A l'Assemblée nationale, des noms ont même été prononcés.

M. David Assouline. – Je ne l'ai pas fait.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Certes, et c'est plus convenable.

J'ai dit « sans commentaire » parce que j'ai considéré qu'il n'y avait pas lieu d'en faire.

M. Yves Pozzo di Borgo. – C'est un amendement d'arrière-pensée. J'ai été président des jeunes centristes ; M. Assouline a aussi commencé sa carrière politique dans un mouvement de jeunes. Mais si le Sénat impose sa marque sur ce texte plus que l'Assemblée nationale, on le doit à l'exceptionnelle efficacité du travail de notre rapporteur, laquelle est le produit de sa longue expérience comme ministre des finances, comme parlementaire, comme élu local. Je ne me permettrai pas de rappeler l'âge de M. Fourcade.

M. David Assouline. – Cela n'a rien à voir !

M. Yves Pozzo di Borgo. – Le problème de l'âge est un problème de société global.

Mme Nicole Bricq. – Alors il faut le régler globalement !

M. Yves Pozzo di Borgo. – L'Inde, la plus grande démocratie du monde, est dirigée par un homme de 76 ans.

M. David Assouline. – Pourquoi avez-vous fixé vous-même cette limite de 65 ans alors ?

M. Yves Pozzo di Borgo. – Respectons les personnes d'expérience !

M. Serge Dassault. – Je dirai à notre jeune collègue qu'à 85 ans, on a une expérience qu'il n'a pas et que cela est fort utile au travail parlementaire. Ne faites pas de ségrégation par l'âge !

Mme Nicole Bricq. – Les seniors sont chassés des entreprises !

Mme Dominique Voynet. – M. Assouline commence lui-même à avoir quelques cheveux blancs ; pas beaucoup, certes. Mais il n'a pas encore changé de position politique. La question n'est pas de savoir si des têtes chenues peuvent s'exprimer au Sénat. Il se trouve simplement que la loi a posé une limite d'âge à 65 ans pour des postes de responsabilité de ce genre. Soit vous changez cette loi pour tout le monde, soit vous la respectez.

M. Jean Desessard. – Jusqu'à présent, les dérogations qu'on nous a présentées étaient justifiées par le caractère exceptionnel de ce projet et par la nécessité de faire vite. En quoi cette dérogation-ci répond-elle à un besoin de rapidité dans l'exécution ?

On en vient à une démocratie schizophrène. D'un côté, on vote des principes généraux, sur la parité, sur la limite d'âge ; de l'autre, on dit que, dans la réalité, ce qu'on a ainsi voté crée des blocages.

On se retrouve avec deux systèmes parlementaires : d'un côté, les lois bien-pensantes ; de l'autre, la réalité du pouvoir !

Cette multiplication des lois d'exception, ces dérogations permanentes, qu'il s'agisse d'urbanisme, de social ou de démocratie, consacrent une idéologie de la dérégulation généralisée !

M. Dominique Braye. – C'est une question de principe. Il y a des personnes très capables à tout âge, le rapporteur en est l'exemple vivant. Ce n'est pas le problème.

Dès lors qu'une mesure est adoptée, elle doit être respectée. Cette dérogation porte atteinte à la crédibilité du texte. Les sondages sont unanimes sur ce point ! Gardons à l'esprit les propos du Président de la République sur la respiration démocratique et sur le nécessaire renouvellement politique. Je voterai cet amendement, par principe.

M. Laurent Béteille*, vice-président de la commission spéciale*. – La commission était majoritairement défavorable à cet amendement, quoique le rapporteur n'y soit pas opposé. Pour assurer à la gouvernance de la SGP une certaine stabilité, il faut que le président reste en exercice pendant plusieurs années.

Mme Nicole Bricq. – Précisément ! *(M. David Assouline renchérit)*

M. Dominique Braye. – Plus on est vieux, moins ça dure : c'est mathématique ! *(Rires et exclamations à gauche)*

M. Laurent Béteille*, vice-président de la commission spéciale*. – Il serait regrettable qu'un président nommé à 58 ans soit obligé de passer la main dès 65... Dans ce cas précis, une dérogation me paraît souhaitable.

L'amendement n°138 est adopté.

(Applaudissements sur les bancs socialistes)

L'amendement n°259 n'est pas adopté.

A la demande des groupes socialiste et CRC-SPG, l'article 8 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	334
Nombre de suffrages exprimés	333
Majorité absolue des suffrages exprimés	167
Pour l'adoption	182
Contre	151

Le Sénat a adopté.

La séance, suspendue à 18 h 10, reprend à 18 h 20.

M. le président. – Je viens de m'entretenir avec le président Larcher qui considère que, l'ordre du jour établi par la Conférence des Présidents ayant prévu que nous examinerions ce texte ce soir et cette nuit, nous devons nous conformer et poursuivre nos travaux. M. le président du Sénat nous rejoindra vers 23 heures : nous aviserons alors, étant entendu que la séance ne se poursuivra pas jusqu'à la déraison. *(L'expression étonne et fait sourire)*

M. Christian Cambon. – Où commence la déraison ?

M. le président. – Disons que si la séance devait se poursuivre jusqu'à 10 heures demain matin, je considérerai que la déraison est atteinte depuis longtemps.

M. Dominique Braye. – Pourriez-vous être plus précis ?

M. le président. – Monsieur Braye, je vous renvoie à la phrase célèbre sur le temps de refroidissement du fût de canon… *(Sourires)*

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – Nous sommes laissés dans l'incertitude. Avez-vous évoqué avec le président Larcher la possibilité de poursuivre l'examen de ce texte demain ou à la rentrée ?

M. le président. – Nous n'en avons pas parlé : c'est de la compétence de la Conférence des Présidents. Mais à titre personnel, il me semble inenvisageable que le Sénat siège samedi. Poursuivons.

Articles additionnels

L'amendement n°104 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°140, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 8, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Il est créé, auprès du président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, un comité d'évaluation et de suivi chargé d'apprécier la mise en œuvre des missions de la Société du Grand Paris et l'exécution des projets.

Il est composé de deux députés, deux sénateurs, un représentant du conseil régional d'Ile-de-France, un représentant du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional et un représentant des chambres consulaires.

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

Mme Nicole Bricq. – Nous proposons de créer un comité de suivi chargé de veiller à la bonne exécution du projet du Grand Paris. Des comités de ce type ont déjà été mis en place pour contrôler la mise en œuvre du plan de sauvetage des banques et le travail de l'Anru. Ils sont parfaitement adaptés aux missions temporaires. En outre, une telle mesure garantirait au Parlement le plein exercice de ses pouvoirs de contrôle et d'évaluation : plutôt qu'un rapport annuel, gros volume que les experts seuls savent lire, nous préférons une structure vivante. Il est d'autant plus important que les parlementaires exercent ce contrôle que le comité de surveillance de la SGP n'aura pas vraiment voix au chapitre.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Avis défavorable. La SGP sera dotée d'un comité stratégique à la composition large et doté d'importants pouvoirs d'initiative et de contrôle. Nous avons d'ailleurs accepté votre proposition d'y adjoindre deux députés et deux sénateurs. En outre, nous avons choisi de faire auditionner le président du directoire par les commissions compétentes des deux assemblées. Je ne dis pas que les comités de suivi sont inefficaces : j'en préside un moi-même. Mais le comité stratégique exercera cette mission de contrôle.

Mme Nicole Bricq. – Il ne servira à rien !

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

L'amendement n° 140 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°141 rectifié *bis*, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Avant l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le projet de loi de finances pour 2011 prévoit les dispositions fiscales et financières, nécessaires au financement, tant des dépenses d'investissement que de fonctionnement, du réseau de transport public du Grand Paris et du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France.

Mme Nicole Bricq. – Nous abordons, avec les articles 9 et suivants, la question du financement des projets d'infrastructure du Grand Paris, essentielle à la crédibilité de l'ensemble. Les annonces successives de M. le ministre -dotation en capital, valorisation financière, Ifer…- ne nous ont pas satisfaits. Dans son discours du 29 avril, le Président de la République a chiffré l'ensemble des projets de transport à 35 milliards d'euros ; M. Carrez a alors été chargé faire des propositions, que vous n'avez finalement pas retenues. Dans sa lettre de mission, il était question d'annoncer des mesures dans le cadre de la loi de finances pour 2010 ; il n'en a rien été.

Nous comprenons bien votre stratégie de communication : puisqu'il est impossible d'annoncer aux Franciliens une augmentation d'impôts, vous

reculez autant que possible l'heure des décisions. La loi de finances pour 2011 doit être l'occasion de clarifier enfin les choses. Cela coule de source, me direz-vous. Mais nous sommes trop habitués à vos manœuvres dilatoires.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Les membres de la commission spéciale sont également membres d'autres commissions, celle des finances y est représentée. Le temps n'est plus où la commission des finances évaluait en quelque sorte le travail des autres commissions.

Mme Nicole Bricq. – Mais ces dispositions financières sont sans portée !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La loi de finances pour 2011 comprendra des mesures que M. le ministre a annoncées au début de ce débat, en particulier l'affectation du remboursement des prêts consentis à l'industrie automobile. Les articles 9 *bis* et 9 *ter* créent ensuite des ressources particulières pour la SGP. Enfin, le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France n'a pas à figurer dans cet article !

Mme Nicole Bricq. – C'est le président de la République qui le demande !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Nous n'en sommes pas là ! Avis défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je crois que nous dévions de l'objet de ce texte. Dans sa rédaction initiale, il ne comportait qu'une nomenclature des ressources qui pourraient être affectées au projet du Grand Paris…

Mme Nicole Bricq. – C'est purement déclaratif !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Oui, car ce texte n'a pas pour objet d'organiser le financement du Grand Paris !

Mme Nicole Bricq. – Donc vos mentions sont inutiles dans le texte !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – J'ai donné des éléments pour votre information sur le financement par les recettes spécifiques et par la loi de finances, car cela me paraissait naturel.

Enfin, le Président de la République, le 29 avril 2009, n'a pas tenu les propos que vous dites, il a simplement évoqué un coût global de 35 milliards pour les transports en Ile-de-France parce qu'il a additionné les 21 milliards de la double boucle et les 18 milliards du plan de mobilisation, ce qui fait 39 milliards auxquels on retranche, pour parvenir à 35 milliards, les 4 milliards prévus pour Arc Express. Quoiqu'il en soit, je trouve très osé que vous mentionniez ici le plan de mobilisation, c'est une raison suffisante pour repousser votre amendement. Qui plus est, cet amendement est inconstitutionnel puisqu'il adresse une injonction au Gouvernement. Si vous abordez le débat sur les moyens de cette façon, madame Bricq, nous n'allons pas être d'accord sur beaucoup de choses !

Mme Nicole Bricq. – C'est déjà le cas !

M. Jean-Pierre Caffet. – Après avoir déploré que la SGP ait tous les pouvoirs et que les élus n'y fassent que de la figuration, nous abordons la question des moyens, pour constater que l'investissement n'est pas financé, ni le fonctionnement, malgré les recommandations de la mission de M. Carrez. Nous ne savons rien non plus des conséquences pour le Stif et pour les départements, sinon qu'elles sont certaines.

Vous avez refusé notre amendement précisant que le Gouvernement mettrait en place des dispositifs financiers spécifiques, alors que c'était une bonne solution. Vous refusez encore ici, alors qu'il ne fait aucun doute que les recettes spécifiques des deux articles suivants ne suffiront pas aux investissements.

Le Président de la République a parlé de 35 milliards, en agrégeant le plan régional et celui du Grand Paris, mais je ne considère pas le discours présidentiel comme les tables de la loi ! Si seule la mention du plan de mobilisation vous gêne, il est possible de la retirer.

Mme Nicole Bricq. – D'accord : l'essentiel, c'est que la loi de finances pour 2011 précise quel sera le financement.

M. le président. – Amendement n°141 rectifié *ter*, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

> Avant l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :
>
> Le projet de loi de finances pour 2011 prévoit les dispositions fiscales et financières, nécessaires au financement, tant des dépenses d'investissement que de fonctionnement, du réseau de transport public du Grand Paris.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – J'apprécie ce pas en avant et je serais prêt à accepter si vous ne mentionniez pas les dépenses de fonctionnement, car la loi de finances pour 2011 ne saurait disposer pour autre chose que l'investissement : le premier tronçon ne sera pas ouvert avant plusieurs années.

Mme Nicole Bricq. – M. le ministre a dit que l'investissement ne serait pas d'origine budgétaire, mais je n'y crois pas ! Monsieur le rapporteur, vous êtes bien placé, comme rapporteur spécial des participations de l'État, pour savoir que, quel que soit l'artifice comptable, les grands investissements pèsent toujours sur la dette publique !

M. le président. – J'en déduis que les avis du rapporteur et du ministre restent défavorables… *(M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État le confirment)*

Mme Dominique Voynet. – Je ne suis pas enthousiaste à l'idée de supprimer le dernier membre

de phrase. Les ressources imaginées pour financer le super métro sont pour partie prélevées sur des sommes initialement destinées à la région -je pense à une portion de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau. Dans le droit fil des travaux de Gilles Carrez et même du discours du Président de la République du 29 avril, il me paraît déraisonnable de ne pas lier les financements du réseau du Grand Paris et du plan de mobilisation. Nous devons veiller à l'efficacité de la dépense publique.

Je vais cependant voter l'amendement parce que les dispositifs fiscaux nécessaires ne sont pas aisés à mettre en place. On a vu ce qu'a coûté à la crédibilité de l'État et à l'efficacité de l'action publique l'affaire de la taxe carbone. Le bon sens impose que nous ayons quelques mois pour y travailler, avec une clause de revoyure au moment de la loi de finances.

Mme Nicole Bricq. – Il faut en effet une clause de rendez-vous parce que nous sommes pour l'instant dans l'effet d'annonce -et ce qui est annoncé, compte tenu de la procédure accélérée, ne pourra être examiné par l'Assemblée nationale. Nous avons besoin d'en débattre en loi de finances. Je vous renvoie, monsieur le rapporteur, à un des neufs principes que vous mettez en exergue dans votre rapport : « un financement clair ». De report en report, le rapporteur de l'Assemblée nationale a refusé d'intégrer des dispositions financières dans le texte, considérant qu'il n'était pas le véhicule pertinent et renvoyant à la loi de finances.

L'amendement n°141 rectifié ter n'est pas adopté.

Article 9

① *L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :*

② *1° Les dotations en capital apportées par l'État ;*

③ *1°* bis (nouveau) *Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;*

④ *2° Les emprunts sur les marchés financiers ;*

⑤ *3° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 11 et 19 de la présente loi ;*

⑥ *4° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;*

⑦ *5° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;*

⑧ *6° Le produit des redevances et produits pour service rendu ;*

⑨ *7° Le produit de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;*

⑩ *8° Les dons et legs ;*

⑪ *9° Tous autres concours financiers.*

Mme Nicole Bricq. – Lors de la réunion de la commission spéciale du 25 mars dernier, le rapporteur a souhaité, par amendement, affirmer la prééminence initiale de la dotation en capital dans le financement du Grand Paris. Mais quelques jours après, nous avons été déçus par l'annonce du ministre : la dotation de 4 milliards d'euros viendrait du produit de la cession par l'État des créances qu'il détient sur les constructeurs automobiles. Ce n'est pas crédible.

Par ce montage financier, monsieur le ministre, vous tentez de rentrer par la fenêtre après que la porte du grand emprunt vous a été claquée au nez lors du collectif pour 2010. Ce n'est ainsi pas la dette du grand emprunt qui est en cause mais celle de l'emprunt que l'État a contracté pour accorder des prêts à l'industrie automobile. Le ministre du budget d'alors opposait déficit de crise et déficit structurel ; le remboursement de ces prêts devait aider à résorber le premier et contribuer au désendettement de l'État. Ce ne sera pas le cas ; c'est dire que le Gouvernement a renoncé, contrairement à ce qu'il dit et encore le Premier ministre hier, lors des questions d'actualité, à son objectif de déficit 2013.

J'ajoute qu'une opacité totale règne sur l'octroi des prêts à la filière automobile. Qui en sont les destinataires ? Pour quels montants ? Quel sera le rythme des remboursements ? Quelles sont les capacités de remboursement des constructeurs ? On ne le sait pas ; le comité des constructeurs automobiles en ignore tout lui-même. C'est en partie pour cela qu'une mission d'information sur les aides publiques à l'automobile -et non la commission d'enquête que nous demandions- a été créée. Ce qu'on sait, c'est que la crise de l'automobile est structurelle, que Renault a connu des pertes importantes en 2009 et que les allocations d'actifs qui accompagnent l'accord avec Daimler pèseront sur ses comptes. Je ne mets pas en doute, cela dit, la capacité des constructeurs à s'en sortir.

Tout montre que le financement de la dotation en capital du Grand Paris par cession des créances détenues par l'État sur la filière automobile n'est pas crédible. Ce montage est à l'image de votre projet pour l'Ile-de-France.

Mme Dominique Voynet. – Je salue la précision chirurgicale de l'intervention de Nicole Bricq et aussi le

travail de Gilles Carrez sur le financement des projets de transport en Ile-de-France. Il distingue deux phases : la première sur la période 2010-2025, pour un montant global d'investissement de 24,4 milliards d'euros, la seconde au-delà -l'arrivée du métro à Saclay ne lui semble pas imaginable avant ; il évalue en outre à 43,2 milliards le coût de fonctionnement du réseau de transport sur 2010-2025.

La commission spéciale a ajouté deux articles 9 *bis* et 9 *ter*, qui ne seront donc pas examinés par l'Assemblée nationale ; ils prévoient des ressources supplémentaires non seulement insuffisantes mais prélevées sur des sommes destinées aux collectivités territoriales. Il s'agit d'une taxe sur les plus-values foncières autour des gares, que Gilles Carrez estime au mieux à 700 millions en quinze ans, et l'affectation d'une partie de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau, l'Ifer, dont le produit devait revenir à la région. Cette taxe, à laquelle le rapporteur veut assujettir les rames, ne sera pas acquittée par la RATP mais par le propriétaire du matériel roulant, c'est-à-dire le Stif. Tout cela est dangereux pour les collectivités territoriales.

Je regrette que le Sénat n'ait pas voté l'amendement qui nous aurait permis de retravailler les questions de financement. Opacité, méthode Coué et grandes difficultés en perspective !

L'amendement n°92 rectifié n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°48, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Bernard Vera. – Pour justifier la réforme des collectivités locales, la majorité a mis en avant la nécessité de réduire le nombre d'échelons et de rendre plus lisible les politiques des territoires. Avec ce texte, nous allons vers des chevauchements de responsabilités et une complexification des processus de décision.

Des structures de coopération régionale et intercommunale se mettent en place, destinées à apporter les solutions les plus pertinentes à la variété des communes d'Ile-de-France. Et voici que vous bousculez tout cela en imposant une structure technocratique où les collectivités sont condamnées à devenir spectateurs, plus ou moins engagés, de ce qui sera décidé pour leurs habitants. Et vous définissez des ressources fiscales qui s'ajouteront par empilement à celles déjà perçues par les collectivités, qui souffriront de cette concurrence.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Il ne peut être question de supprimer les ressources affectées à la société du Grand Paris, de même qu'il ne pouvait être question de la priver de gouvernance. Ce qui est très important dans cet article 9, c'est qu'il récapitule tout, y compris les emprunts sur les marchés, indispensables, la participation des aménageurs, source importante de recettes, le produit de l'usage des biens, péages et redevances. Il est essentiel, si nous voulons un projet cohérent, de conserver cet article.

Vos inquiétudes sur la dotation en capital, madame Bricq, madame Voynet, ne sont pas raisonnables. La cession de créances passera par l'Agence des participations de l'État. C'est ainsi que le Fonds stratégique d'investissement a été financé. L'État et la Caisse des dépôts ont cédé des créances.

Mme Nicole Bricq. – Et du *cash*.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Non, des titres et des créances. Bref, il ne serait pas raisonnable de supprimer cet article qui, avec les articles 9 *bis* et 9 *ter*, fournit une base suffisante pour financer l'opération. Le schéma d'équilibre financier ne pourra être tracé que dans plusieurs années…

Mme Nicole Bricq. – Et voilà.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – …quand on connaîtra le coût précis des travaux et l'ensemble des participations. On ne fait pas autrement dans les grandes entreprises nationales ou les grands établissements publics.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Défavorable. Nous ne faisons pas autre chose que définir des catégories de ressources, comme le prévoit la Constitution.

M. Bernard Vera. – Si je vous résume, la dotation en capital de 4 milliards nécessaire au financement du projet de double boucle proviendra du remboursement des prêts consentis au moment de la crise financière aux constructeurs de l'automobile. Vous précisez que ces sommes seront remboursées en mars 2014 et que la société du Grand Paris pourra bénéficier dès mars 2011 du produit, de 260 millions par an, généré par ces créances. Le reste sera financé par l'emprunt, 17,4 milliards, représentant un endettement sur quarante ans, ce n'est pas rien. D'autant que l'on peut douter de la capacité de remboursement de la société du Grand Paris, si elle ne doit compter que sur la valorisation des terrains situés autour des gares.

M. Gilles Carrez estime ce montage « irresponsable », quand la plus grande prudence s'imposait. Mme Bricq a rappelé que ces sommes auraient dû aller à réduire notre dette publique.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Irresponsable ? Je n'accepte pas le mot.

M. Bernard Vera. – Il est de M. Carrez.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je prétends que mon expérience financière dépasse celle de M. Carrez.

L'amendement n°48 n'est pas adopté.

L'amendement n°97 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°142, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 6

Remplacer les mots :

dont les produits des baux commerciaux

par les mots :

dont une part des produits des baux commerciaux

II. - Pour compenser la perte de recettes résultant du I ci-dessus, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Nicole Bricq. – Nous estimons que le produit des baux commerciaux doit être partagé avec les communes, qui devront réaliser d'importantes dépenses : voiries, commerces, logements, transports… Alors que les communes s'inquiètent déjà du devenir de la fiscalité locale, vous ajoutez une pression supplémentaire. Je m'étonne que, malgré l'effort financier et fiscal qui sera le leur, le rapporteur ait fait voter un amendement prévoyant que le produit des baux commerciaux sera affecté à la seule société du Grand Paris. Cela est parfaitement abusif dès lors que l'effort sera partagé. Nous avons également déposé, à l'article 18, un amendement de coordination pour affecter au financement des contrats de développement territorial une part de ce produit.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – En matière financière, à toute addition correspond une soustraction…

Mme Nicole Bricq. – Ici, on ne fait que partager.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La société du Grand Paris va créer un réseau entier avec 40 à 50 gares. Pour cela, elle signera des contrats de développement territorial avec les collectivités, mais c'est elle qui supportera la charge financière du projet. A Stockholm, à Copenhague, et même à Amsterdam, où les gares sont modernes -et nous avons hélas pu constater que les nôtres ont un peu de retard, je vous renvoie à l'excellent rapport de Mme Keller-, le produit des baux commerciaux ne représente que 20 à 30 % de l'investissement. Il est donc raisonnable d'affecter la totalité du produit à la société du Grand Paris. Un partage à 50-50 sera ensuite effectué dans le cadre des contrats de développement. Défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – M. Fourcade a dit avec l'expérience qui est la sienne des choses très simples. Alors que la société du Grand Paris finance et réalise ces gares, je ne vois pas au nom de quel altruisme, madame Bricq, vous estimez qu'il faut instituer un partage. Comment donc pensez-vous que l'on va financer ce métro automatique ?

Quel que soit l'angle sous lequel vous abordez la question, votre objectif semble être que la SGP ne puisse rien financer, rien réaliser, rien rembourser !

Et si j'ai fait cette annonce, c'est que la décision a été arrêtée au plus haut niveau. Je n'aurais pas lancé le chiffre de 4 milliards d'euros s'il n'avait été validé par le Premier ministre et par le Président de la République !

Mme Nicole Bricq. – Le Président de la République est capable de dire tout et son contraire !

M. Philippe Dallier. – Pour une fois dans ce débat, je ne partage pas la position de Mme Bricq.

M. Dominique Braye. – Enfin !

M. Jean Desessard. – Il revient à la maison !

M. Philippe Dallier. – Les collectivités qui auront la chance d'obtenir une gare devront certes consentir des dépenses d'aménagement, mais quel retour sur investissement ! Je voudrais éviter que l'on retrouve le paradoxe des années soixante où l'État investissait, aménageait mais où la richesse fiscale demeurait ensuite ancrée sur le territoire local bénéficiaire ! C'est un sujet d'importance au moment où nous réfléchissons à une nouvelle péréquation financière. Si les maires se battent déjà pour obtenir une gare, c'est qu'ils pressentent tout l'intérêt de l'opération. Je cherche comment la richesse fiscale induite peut être partagée.

L'amendement n°142 n'est pas adopté.

A la demande du groupe CRC-SPG, l'article 9 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	332
Nombre de suffrages exprimés	331
Majorité absolue des suffrages exprimés	166
Pour l'adoption	179
Contre	152

Le Sénat a adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°49, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le 3ème alinéa du VI de l'article 231 *ter* du code général des impôts est complété par les mots : « , et périmètre des opérations menées par l'établissement public « société du Grand Paris » ».

II. - Les pertes éventuelles de recettes découlant pour l'État de l'application du I. sont compensées à due

concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Bernard Vera. – La taxe annuelle sur les bureaux rapporte 100 millions d'euros à la région et finance des infrastructures de transport mais aussi la construction de logements. Des zones d'activités tertiaires vont se constituer autour des gares du Grand huit, mais le tarif de la redevance n'est pas partout identique. Dans certains cas, même l'application du taux maximal représente une part infirme de la valeur des locaux construits ; dans d'autres, le prix du foncier est faible et le produit de la redevance aussi. Nous souhaitons que le taux maximal soit appliqué aux opérations menées dans les périmètres de la SGP. La région y gagnera quelques moyens complémentaires ! Nous voulons surtout éviter des exonérations en faveur des promoteurs et investisseurs.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Cet amendement et les suivants, qui concernent tous des taxes locales, doivent être rejetés car nous ne connaissons pas encore l'impact de la suppression de la taxe professionnelle. Nous en saurons plus à l'occasion de la clause de revoyure, en juin prochain.

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

L'amendement n°49 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°51, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le premier alinéa du II de l'article 1599 *quinquies* du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le taux est au plus égal au dixième des taux cumulés appliqués par les autres collectivités territoriales. »

II. - Les pertes éventuelles de recettes découlant pour l'État de l'application du I. sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Bernard Vera. – Les taux de la taxe spéciale d'équipement perçue par la région Ile-de-France devraient être plus directement encadrés par les taux pratiqués par les collectivités locales concernées. Je ne voudrais pas que la SGP capte l'essentiel de la matière fiscale qui découlera des nouvelles opérations d'aménagement, tandis que l'établissement public foncier de l'Ile-de-France, efficace et reconnu, demeurerait dans une situation financière précaire.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La taxe spéciale a rapporté 114,6 millions d'euros en 2009 ; le plafonnement que vous proposez n'est pas raisonnable, il met à la charge de l'État des dépenses supplémentaires. Défavorable.

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

L'amendement n°51 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°52, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Au premier alinéa de l'article 1599 *octies* du code général des impôts, le chiffre : « 1 » est remplacé par le chiffre : « 2 ».

II. - Les pertes éventuelles de recettes découlant pour l'État de l'application du I. sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Bernard Vera. – La liste des communes concernées par cette taxe comprend Paris, la totalité des communes de la petite couronne et les communes des départements de la grande couronne situées, de manière objective, dans le périmètre de l'agglomération parisienne. La totalité des communes du périmètre de l'opération de Saclay sont comprises dans la liste publiée par arrêté et codifiée dans l'annexe du code général des impôts ; il en est de même pour la plupart des points d'arrêt du futur super métro.

Afin de donner à la région, largement victime du point de vue de ses ressources, de la réforme des finances locales votée cet automne, les moyens de jouer encore mieux son rôle dans l'aménagement urbain, nous vous proposons de doubler le taux de cette taxe.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Défavorable, d'autant que le Gouvernement prévoit d'affecter à la région une part de la plus-value immobilière. C'est plus adapté que cet amendement qui doublerait la taxation de tous nos concitoyens.

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

L'amendement n°52 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°50, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 9, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - A la première phrase du deuxième alinéa de l'article 1607 *bis* du code général des impôts, le chiffre : « 20 » est remplacé par le chiffre : « 30 ».

II. - Les pertes éventuelles de recettes découlant pour l'État de l'application du I. sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Bernard Vera. – L'objectif principal de ce texte réside dans la création d'une nouvelle infrastructure de transport, financée par la puissance publique *via* la société du Grand Paris, qui trouvera elle-même ses financements par le biais d'une valorisation des terrains situés en proximité de ce tracé. Les modes de

financement esquissés par ce texte ne permettront en rien d'inverser la spirale spéculative et ségrégative qui pousse toujours plus loin du centre les couches populaires.

Nous dénonçons depuis des années les mesures législatives qui se sont succédé depuis la réforme Barre jusqu'aux lois scélérates les plus récentes qui ont dégagé l'État de ces missions et réintégré la sphère du logement, du foncier et de l'immobilier dans les logiques de marchandisation à outrance, qui ne voient dans le logement qu'un simple bien de consommation ou un objet de spéculation. Le Grand Paris entre totalement dans cette logique.

D'autres pourraient être impulsées : puisque l'acquisition des terrains reste un poste important dans le montage d'une opération de logements, il convient de renforcer l'activité de l'établissement public foncier d'Ile-de-France par une mission de portage qui donnerait le signe d'un engagement fort afin de lutter concrètement contre les déséquilibres sociaux et territoriaux sur le territoire francilien.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – M. Vera a raison de parler des établissements publics fonciers. Il y en a trois : à la région, dans les Hauts-de-Seine et dans les Yvelines. Faut-il relever le plafond comme il le propose ? Cette taxe est payée lorsqu'il y a plus-value sur le produit de cession immobilière ; vous voulez taxer l'ensemble des contribuables de la région. Cela nous paraît une mesure trop générale, qui ne correspond d'ailleurs pas aux souhaits des trois établissements publics fonciers. Ceux-ci se coordonnent régulièrement.

Nous sommes défavorables à l'idée d'accompagner le projet du Grand Paris d'une augmentation de la fiscalité pour tout le monde. Il faut que ce soit seulement pour ceux qui, du fait par exemple de la création de gares, verront la valeur de leur foncier augmenter.

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

L'amendement n°50 n'est pas adopté.

Article 9 bis

① *Le E du paragraphe II de la section 7 du chapitre I^er du titre I^er de la deuxième partie du livre I^er du code général des impôts est complété par un article 1530* bis *ainsi rédigé :*

②

« Art. 1530 bis. – *I. – Il est institué une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris défini à l'article 2 de la loi n° du relative au Grand Paris. Cette taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique de ces projets.*

③ *« La taxe est affectée au budget de l'établissement public "Société du Grand Paris" créé par la loi n°……du…… précitée.*

④

« II. – La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 1 500 mètres d'une entrée de gare.

⑤

« Sont exclus du champ de la taxe :

⑥

« 1° Les premières ventes en l'état futur d'achèvement et les premières ventes après leur achèvement d'immeubles bâtis, visées au b *du 1 du 7° de l'article 257 ;*

⑦

« 2° Les ventes de terrains aménagés dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté, d'un permis d'aménager ou d'une association foncière urbaine autorisée et les ventes de terrains assujettis à la taxe sur la cession des terrains devenus constructibles prévue par l'article 1529 ;

⑧

« 3° Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

⑨

« 4° Les terrains et bâtiments vendus par Réseau ferré de France.

⑩

« III. – La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement obligatoire dans les conditions prévues par l'article 244 bis *A.*

⑪

« IV. – La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de vente stipulé dans l'acte de cession et, d'autre part, le prix d'achat stipulé dans l'acte d'acquisition augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction autorisés, ainsi que des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble. Le prix d'acquisition ainsi que le montant des travaux de construction autorisés ou ayant eu pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble sont actualisés en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

⑫

« La plus-value calculée dans les conditions fixées au premier alinéa du présent IV est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des articles 150 U à 150 VH.

⑬

« Le taux de la taxe est de 15 %.

⑭ *« Le montant exigible de la taxe ne peut excéder 5 % du prix de cession.*

⑮ *« La taxe est exigible uniquement lors de la première cession intervenue après la date d'entrée en vigueur prévue au I.*

⑯ *« V. – Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 1529. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.*

⑰ *« VI. – La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 1529.*

⑱ *« VII. – Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article et prévoit les conditions dans lesquelles, pour des motifs d'ordre social, certaines cessions d'immeubles ou certaines zones sont exonérées de la taxe. »*

Mme Nicole Bricq. –Afin de crédibiliser financièrement le projet de transport du Grand Paris, le rapporteur a fait adopter en commission spéciale cet article 9 *bis* qui instaure, en Ile-de-France, une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation foncière, issu de la réalisation du métro automatique.

Le rapport de la mission Carrez contient de nombreuses propositions ; vous ne retenez que celle qui avait été écartée faute d'évaluation précise et de visibilité financière suffisante. M. Carrez parle d'une fourchette qui va du simple au double, entre 100 et 200 millions par an.

Lors de l'instauration d'un dispositif similaire applicable au reste du territoire français, dans le projet de loi Grenelle 2, notre collègue Roland Ries avait fait part de ses doutes quant au rendement financier de cette taxe. La raison en est facile à comprendre : il s'agit de la fluctuation du marché de l'immobilier. Sur un cycle de quinze ans, comment faire le pari qu'il n'y aura pas de retournement du marché ? Il est par conséquent impossible de prévoir le financement d'un investissement d'un montant aussi important, plus de 21 milliards d'euros, par une recette aussi incertaine.

Dans sa note de mars 2009, le Centre d'analyse stratégique est sceptique car la construction d'une nouvelle gare peut aussi entrainer des nuisances qui fassent baisser la valeur du foncier.

Se pose également la question du taux de cette taxe, fixé à 15 %. M. Braye a plaidé pour une refonte de cette taxe et de celle que vous allez créer au profit du Stif. Vous accentuez le plafonnement puisque dorénavant, c'est le cumul de ces deux taxes qui ne pourra pas dépasser 5 % du prix de cession. Le manque à gagner sera alors réparti entre le Stif et la SGP. Or, le Stif devra, en plus du plan de mobilisation pour les transports, assurer le maillage et les gares du métro automatique.

Enfin, cette taxe pourrait se retourner contre les collectivités territoriales, lorsqu'elles céderont leurs biens à des aménageurs. Ces derniers, conscients du coût de la taxe qu'ils devront assumer lors de la revente du bien, n'hésiteront pas à faire pression sur les collectivités territoriales pour diminuer le prix de vente, au moins en partie, en fonction de la charge fiscale qui leur sera imposée.

C'est la raison pour laquelle, le groupe socialiste estime que, bien que non négligeable, la taxation des plus-values ne peut être considérée comme la recette miracle pour financer les projets de transports.

M. Bernard Vera. – L'objet fiscal que vous essayez de créer est fondé sur l'idée de valorisations immobilières liées à votre projet. Il est appelé à croître assez rapidement : les sommes seront importantes. Le principal défaut de cet article, c'est de n'être absolument pas péréquateur : la société du Grand Paris bénéficiera seule du produit de cette taxe. Les collectivités territoriales n'en auront rien.

La péréquation n'a pourtant jamais été aussi nécessaire en Ile-de-France !

L'amendement n°98 n'est pas défendu,
non plus que l'amendement n°110.

M. le président. – Amendement n°54, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Bernard Vera. – Nous ne sommes pas hostiles au principe d'une taxe sur les plus-values, au contraire, mais pourquoi l'affecter en totalité à la SGP ? C'est se priver d'un magnifique outil de péréquation ! Celle-ci est pourtant bien mal en point après la suppression de la taxe professionnelle et la disparition du Fonds de solidarité des communes d'Ile-de-France. Nous proposons donc soit de supprimer l'article soit d'affecter le produit de la taxe à la région, qui pourra agir en faveur de tous les territoires franciliens.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Cette taxe, adoptée par le Sénat, avec l'accord du Gouvernement, dans le projet de loi Grenelle II, avait été élaborée bien rapidement : j'ai donc demandé à Mme Lagarde d'en revoir les contours. D'où l'amendement du Gouvernement qui précise certains éléments. La taxe est aujourd'hui opérationnelle : elle ne frappe que ceux qui bénéficient de la plus-value sur les prix de cession, sauf la première vente.

Première précision : quand on annonce un équipement dans une zone dense, le prix du terrain double ; une fois l'opération réalisée, il double à

nouveau. Dans une zone peu dense, le prix passe de un à huit ! Les pays développés sur le plan fiscal ont déjà adopté ce type de mécanisme.

Deuxième précision : la taxe ne doit pas être confiscatoire -ce qu'allèguent les courriers alarmistes des sociétés de promotion.

M. Philippe Dallier. – Comme d'habitude !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – C'est pourquoi nous ne retenons que 80 % de la base, taxée à 15 % : il reste un élément de plus-value pour éviter les blocages.

Enfin, l'amendement du Gouvernement prévoit que la taxe est affectée à la SGP, à chaque fois que celle-ci réalise une opération de grand équipement, et à la région, qui peut la sous-affecter au Stif, plafonné à 5 % du produit total de la cession. Il n'y a donc pas partage de la taxe mais 15 % pour les opérations de chaque organisme. *(Mme Nicole Bricq s'interroge)*

Cette taxe ne financera certes pas la totalité des 21 milliards mais, prolongée, elle peut rapporter quelques milliards à la SGP et quelques centaines de millions à la région, quand elle réalisera des opérations importantes. Il serait irresponsable de supprimer ce dispositif, qui correspond pleinement à l'esprit du Grenelle. Avis défavorable.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Le rapporteur nous a convaincus de la lisibilité et de l'efficacité du mécanisme qu'il a introduit.

Mme Nicole Bricq. – Pas nous !

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – En commission, j'avais émis une réserve concernant l'absence du Stif ; le Gouvernement y répond dans son amendement. Avis défavorable.

L'amendement n°54 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°298, présenté par le Gouvernement.

I. - Alinéa 1

Remplacer la référence :

E du paragraphe II de la section 7

par la référence :

II de la section VII

II. - Alinéa 4, première phrase

Après les mots :

immeubles bâtis

insérer les mots :

, ainsi qu'aux droits relatifs à ces biens,

III. - Alinéa 4, seconde phrase,

Remplacer le nombre :

1 500

par le nombre :

800

et compléter cette phrase par les mots :

de voyageurs

IV. - Alinéa 6

Remplacer (deux fois) les mots :

les premières ventes

par les mots :

la première vente

et remplacer les mots :

, visées au b du 1 du 7° de l'article 257

par les mots :

sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une première vente en l'état futur d'achèvement

V. - Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

2° les ventes de terrains au titre desquelles la taxe sur la cession des terrains nus devenus constructibles prévue par l'article 1529 est due

VI. - Alinéa 9

Remplacer les mots :

Réseau ferré de France

par les mots :

les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ferroviaire ou guidé

VII. - Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 5° les cessions de biens qui ont été acquis postérieurement à la mise en service de l'équipement d'infrastructure concerné.

VIII. - Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« IV. La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de cession défini à l'article 150 VA et, d'autre part, le prix d'acquisition, défini à l'article 150 VB. Le prix d'acquisition, ainsi que les dépenses et frais retenus en majoration de ce prix, sont actualisés en fonction du dernier indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques à la date de l'acquisition du bien ou de la réalisation des dépenses.

IX. - Alinéa 15

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La taxe est exigible lors de chaque cession qui intervient dans le délai mentionné au I. Elle est due par le cédant.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Par cet amendement, ainsi que par l'amendement n°296, le Gouvernement souhaite enrichir le dispositif introduit par votre commission spéciale. D'une part, il permet au Stif de bénéficier de la taxe instaurée par cet article pour tous ses projets de transport en site propre. D'autre part, il coordonne le dispositif avec celui en cours d'examen dans le cadre du projet de loi Grenelle II. Dans cette logique, le périmètre d'applicabilité de la taxe autour des gares est réduit de 1 500 à 800 mètres.

L'articulation de la taxe instituée au bénéfice du Stif avec celle instituée au bénéfice de la double boucle sera nécessaire sur les gares d'interconnexion entre projets du Stif et double boucle. Au lieu de partager le produit de cette taxe au prorata du coût des projets, nous avons opté pour un partage moitié-moitié : c'est la meilleure manière de financer le développement d'un maillage efficace au départ des gares de la double boucle.

M. le président. – Amendement n°212, présenté par M. Dallier.

Alinéa 4, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

du futur métro automatique

M. Philippe Dallier. – Dans les zones denses, un périmètre de 800 mètres peut contenir plusieurs gares : métro automatique mais aussi métro ordinaire ou SNCF.

M. le président. – Amendement n°231, présenté par M. Badré.

I. - Alinéa 4, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

de voyageurs

II. - Alinéa 9

Remplacer les mots :

Réseau ferré de France

par les mots :

les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ferroviaire ou guidé

III. - Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Les terrains et bâtiments acquis pour la construction de gares nouvelles de voyageurs ou le développement de gares existantes.

IV. - Pour compenser la perte de recettes résultant du I ci-dessus, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Denis Badré. – Cet amendement est très proche de celui du Gouvernement, qui est plus complet.

M. le président. – Amendement n°213, présenté par M. Dallier.

Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

M. Philippe Dallier. – Retiré : il est satisfait par celui du Gouvernement.

L'amendement n°213 est retiré.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Favorable à l'amendement n°298, qui satisfait l'amendement n°231. D'accord pour l'amendement n°212, moyennant une rectification : au lieu des gares, il faudrait viser « le réseau de transport du Grand Paris ».

M. Philippe Dallier. – Accordé ! *(Sourires)*

La séance est suspendue à 20 heures.

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD FRIMAT,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 22 heures.

CMP (Nominations)

M. le président. – M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée. En conséquence, les nominations dont il avait été pris acte lors de notre séance du 8 avril 2010 sont considérées comme adoptées.

Grand Paris
(Procédure accélérée – Suite)

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.

Discussion des articles (Suite)

Article 9 bis (Suite)

M. le président. – Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus aux explications de vote sur l'amendement n°298 au sein de l'article 9 *bis*.

M. Jean Desessard. – Je suis surpris des conséquences financières induites par cet amendement du Gouvernement. La diminution du périmètre de perception de la taxe autour de la gare de métro automatique de 1 500 à 800 mètres, soit une réduction de la surface de 70 %, entraîne une baisse de 50 % des recettes attendues qui, si ma mémoire est bonne, sont comprises entre 1 et 1,2 milliard.

M. Jean-Pierre Caffet. – Nous avons réduit, tout à l'heure, la capacité d'aménagement de la SGP autour des gares de 1 500 à 250 mètres et nous abaissons maintenant le périmètre de perception de la taxe de 1 500 à 800 mètres. Quelle est la logique ?

M. Jean Desessard. – C'est la logique financière !

M. Jean-Pierre Caffet. – En fait, par cet amendement, le Gouvernement réduit les capacités de valorisation foncière -et, M. Desessard a raison, les recettes de la SGP- qui, nous a-t-on répété en commission, constituent une piste pour financer l'investissement. Cette piste, qui -selon les travaux de M. Carrez- ne peut qu'être marginale, se révèle donc de moins en moins fiable. D'où le bien-fondé de l'amendement que nous avons défendu il y a deux jours pour rappeler les engagements pris par le Gouvernement à l'article 14 du Grenelle I : trouver et diversifier les recettes. Il y a de quoi s'interroger sur la cohérence du dispositif général : nous ne voterons pas l'amendement.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Afin d'apaiser les appréhensions de MM. Desessard et Caffet, rappelons que cet amendement, résultat d'une étude approfondie des services de Bercy…

Mme Nicole Bricq. – Vous trouvez cela rassurant ?

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – …vise à mettre en conformité ce dispositif avec celui voté dans le Grenelle II, modifié à l'Assemblée nationale après examen en commission. La réduction du périmètre est largement compensée par le fait que la taxe sera exigible non plus pour la seule première cession mais à chaque cession. En outre, le redevable sera le cédant. Quant aux recettes -la taxe devrait commencer à rendre dans cinq ou six ans-, impossible de l'estimer aujourd'hui.

Mme Nicole Bricq. – C'est bien le problème !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Quelques milliards…

M. Jean-Pierre Caffet. – Merci de nous avoir expliqué le mécanisme.

L'amendement n°298 est adopté.

L'amendement n°212 rectifié est adopté.

L'amendement n°231 devient sans objet.

L'amendement n°112 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°53, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

I. - Alinéa 3

Après le mot :

affectée

rédiger comme suit la fin de cet alinéa :

à la région d'Ile-de-France.

II. - Les pertes éventuelles de recettes découlant pour l'État de l'application du I. sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

M. Bernard Vera. – Cet article a connu un grand retentissement dans les médias. La commission Carrez avait choisi de renoncer à une taxe portant sur la valorisation foncière autour des gares, défendue par notre rapporteur, au regard de son faible rendement.

Le Gouvernement a souhaité permettre à la région d'instaurer une taxe semblable. Mais cela reviendra à augmenter encore la fiscalité des ménages.

Mme Nicole Bricq. – Eh oui !

M. Bernard Vera. – Nous serions plutôt favorables au rehaussement du versement transport et de la taxe sur les bureaux et au retour du Farif dans le giron de la région. Nous souhaitons aussi que la taxe sur la valorisation foncière bénéficie à la région, ce qui permettrait non seulement d'augmenter le budget du Stif mais aussi de financer des projets répondant à l'objectif affiché du Grand Paris : un développement solidaire et équilibré du territoire francilien. Je pense notamment à la régénération du réseau de transports existant, à la construction de logements et d'équipements publics pour que la métropole parisienne ne soit pas celle des inégalités sociales et territoriales mais de la solidarité et de la péréquation.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je suppose que les auteurs de cet amendement n'avaient pas connaissance, au moment de le déposer, de la proposition du Gouvernement d'instaurer au profit de la région une taxe sur les plus-values immobilières résultant des nouvelles infrastructures de transports. Le problème d'équité est donc réglé. Quant à l'argument selon lequel ces taxes frapperont les ménages, je le récuse : elles n'affecteront que ceux qui, en achetant et en vendant, réalisent des plus-values. Avis défavorable.

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

L'amendement n°53 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°296, présenté par le Gouvernement.

I. - Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Pour le financement de ses projets d'infrastructures, la région d'Ile-de-France peut également, sur délibération du conseil régional, instituer la taxe définie au premier alinéa sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas requise, d'une déclaration de projet. La taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration précitée. La taxe est affectée au budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

II. - Alinéas 13 et 14

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Le taux de la taxe est de 15 % pour l'État et de 15 % pour la région d'Ile-de-France, sans que le montant total de ces taxes ne puisse excéder 5 % du prix de cession. En cas d'excédent, celui-ci s'impute, à parts égales, sur le produit de la taxe due à l'État et sur celui de la taxe due à la région d'Ile-de-France.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Il est défendu.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Il s'agit d'instituer au bénéfice de la région une taxe équivalente, affectée au budget du Stif, sur la valorisation des terrains résultant de la réalisation d'infrastructures de transports en site propre. Les deux taxes ne s'additionneront pas puisqu'elles frapperont des opérations différentes. Avis favorable.

Mme Nicole Bricq. – Cette nouvelle taxe semblable à la précédente, outre que son produit est tout aussi imprévisible -qu'est-ce que « quelques milliards » ?-, abaisse le plafonnement global : c'est désormais l'addition du montant des deux taxes qui ne pourra dépasser 5 % du prix de cession.

M. Philippe Dallier. – Quand les terrains seront situés dans le même périmètre.

Mme Nicole Bricq. – Le manque à gagner devra être réparti entre la SGP et le Stif. Quand on sait que l'article 7 dispose que la SGP « veille » au maillage territorial des transports et pourra donc, si je comprends bien -mais quelle est la signification juridique du mot « veille » ?- imposer au Stif de construire des infrastructures pour relier différents quartiers au « sous-marin volant », on se rend compte que vous ne faites pas une faveur au Stif… Certes, nous reparlerons de tout cela lors de l'examen de la loi de finances pour 2011. Mais le produit de ces nouvelles taxes risque d'être très faible. Et quand, en outre, il faudra partager zéro…

M. Jean-Pierre Caffet. – Sauf si l'on multiplie zéro par l'infini !

Mme Nicole Bricq. – Il est vrai que nous sommes dans le domaine de l'infini, puisqu'il n'y a toujours pas de phasage…

M. Jean Desessard. – M. le rapporteur prétend que les nouvelles taxes ne frapperont pas les ménages. Mais je me suis livré à un petit calcul. Si un terrain acheté 1 000 euros est revendu 2 000 euros ; le montant de la taxe de 15 %, qui porte normalement sur 80 % de la plus-value, mais je vous passe ce détail…

Mme Isabelle Debré. – S'il vous plaît !

M. Jean Desessard. – Ce montant sera d'à peu près 150 euros. Le montant cumulé des deux taxes sera donc de 300 euros. Or 5 % du prix de cession font 100 euros seulement ! Si en revanche, un terrain acheté 1 000 euros est revendu 1 200 euros, le montant cumulé des deux taxes sera de 60 euros, égal au plafond de 5 %. Autrement dit, plus la plus-value sera importante, plus la taxation sera faible. Il est bien beau de vilipender les banquiers voyous mais, par cet article, vous favorisez les spéculateurs !

Mme Isabelle Debré. – Le vilain mot !

M. Jean Desessard. – Ce ne serait pas le cas si le plafonnement était calculé en fonction de la plus-value.

Je comprends, monsieur le ministre, votre fatigue : après avoir perdu les élections, vous êtes obligé de venir nous présenter votre projet ! Mais vous pourriez tout de même prendre trois minutes pour défendre vos amendements ! A moins que vous ne considériez que l'on pourrait se passer d'une seconde chambre… Cela ferait faire des économies pour payer vos tunnels ! *(Rires et protestations)*

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Je souhaite faire quelques observations après ces commentaires amusants. Il n'y aura de double taxation que dans les rares cas où des terrains auront été valorisés à la fois par des équipements neufs de la région et par la double boucle. Le plus souvent, ce ne sera pas le cas.

Mme Nicole Bricq. – Qu'en sait-on ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – En outre, nous ne taxons pas les premières ventes mais seulement celles où apparaîtra une plus-value. Je reconnais qu'il faudra peut-être revoir le plafonnement en cas de blocage.

Mme Nicole Bricq. – Ah !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – L'expérience nous l'apprendra.

L'amendement n°296 est adopté.

L'amendement n°111 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°301, présenté par M. Fourcade, au nom de la commission.

I. - Après l'alinéa 9, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« 5° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à un organisme d'habitations à loyer modéré, à une société d'économie mixte gérant des logements sociaux, à

l'association mentionnée à l'article L. 313-34 du code de la construction et de l'habitation, aux sociétés civiles immobilières dont cette association détient la majorité des parts pour les logements visés au 4° de l'article L. 351-2 de ce code ou à un organisme bénéficiant de l'agrément relatif à la maîtrise d'ouvrage prévu à l'article L. 365-2 du même code ;

« 6° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale compétent ou à un établissement public foncier mentionné aux articles L. 321-1 et L. 324-1 du code de l'urbanisme en vue de leur cession à l'un des organismes mentionnés au 5° ; en cas de non respect de cette condition dans un délai d'un an à compter de l'acquisition des biens, la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent reverse à l'État ou à la région Ile-de-France, selon le cas, le montant dû au titre du I ; ce délai est porté à trois ans pour les cessions réalisées par un établissement public foncier au profit de l'un des organismes mentionnés au 5°.

II. - En conséquence, supprimer l'alinéa 18.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – La commission avait modifié le dernier alinéa de l'article pour indiquer qu'un décret en Conseil d'État prévoirait les conditions dans lesquelles, pour des motifs d'ordre social, certaines cessions d'immeubles ou certaines zones seraient exonérées de la taxe. Or des spécialistes nous ont avertis que l'on ne pouvait exonérer des zones entières par décret et que l'expression « pour des motifs d'ordre social » était trop vague.

D'où cette nouvelle rédaction qui permet d'exonérer les opérations, conduites par la SGP ou la région, qui visent la construction de logements sociaux, que ce soit directement ou par l'intermédiaire d'une collectivité territoriale : ce sera une incitation utile.

L'amendement n°301,
accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'amendement n°214 est retiré.

Mme Bariza Khiari. – Cette taxe que le Gouvernement pare de toutes les vertus repose sur des bases hypothétiques puisque nous sommes incapables de calculer à l'avance la valorisation des terrains. Celle-ci ne dépend pas uniquement de la proximité des gares mais d'un ensemble de facteurs et certaines gares seront implantées sur des territoires où le prix est déjà élevé, ce qui en diminue la marge de valorisation. En revanche, on peut prédire que les classes populaires vont subir l'augmentation des prix, ce qui aura pour effet de les repousser toujours plus loin du centre et du réseau de transports collectifs, au détriment de la mixité sociale. Mieux vaut contrôler les prix que de taxer la plus-value, surtout que la situation est déjà tendue en Ile-de-France. Les usagers devront certainement payer une partie de l'équipement, alors que nombre d'entre eux ont déjà du mal avec les tarifs actuels.

Aussi, comme M. Carrez, nous sommes opposés à ce mécanisme de taxation, dont le seul effet certain est la ségrégation. Les promoteurs immobiliers, en audition, ne nous ont pas caché qu'ils s'adapteraient en augmentant les prix. Nous voterons contre cet article.

M. Jean-Pierre Caffet. – Ce texte ne comportait initialement aucune disposition financière, il nous est venu de l'Assemblée avec un dispositif bricolé, alors qu'on parle d'un investissement de 20 à 25 milliards, sans compter le fonctionnement dont M. le rapporteur a convenu qu'il serait évalué plus tard, pas même dans la prochaine loi de finances.

Notre rapporteur spécial a recherché d'autres sources de financement mais il était enfermé dans une contrainte telle qu'il n'a pas pu faire grand-chose. Nous avons réduit encore le produit de la taxe en limitant son périmètre et en faisant entrer la taxe régionale sous le plafond des 5 % du prix de cession. Dans ces conditions, je ne comprends pas pourquoi vous n'élevez pas ce plafond ! Il va falloir emprunter 20 milliards sur quarante ans, donc rembourser environ 30 milliards : avec un plafond de 5 %, il faudra 600 milliards de cession !

M. Dominique Braye. – 600 milliards !

M. Jean-Pierre Caffet. – Eh oui, c'est un calcul très simple, niveau élémentaire ! Un tel apport est illusoire sur un périmètre si réduit. Notre rapporteur a fait ce qu'il a pu mais la contrainte était trop importante.

L'article 9 bis, modifié, est adopté.

Article 9 ter

① *Après l'article 1599* quater *A du code général des impôts, il est inséré un article 1599* quater *A* bis *ainsi rédigé :*

② *« Art. 1599* quater *A* bis. *- I. - L'imposition forfaitaire mentionnée à l'article 1635-0* quinquies *s'applique au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, pour des opérations de transport de voyageurs.*

③ *« II. - L'imposition forfaitaire est due chaque année par les personnes ou organismes qui sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 précitée.*

④ *« III. - Le montant de l'imposition forfaitaire est établi pour chaque matériel roulant en fonction de sa nature et de son utilisation selon le barème suivant :*

⑤ *«*

	(En euros)
Catégorie de matériels roulants	***Tarifs***
Métro	
Motrice et remorque	*12 260*
Autre matériel	
Automotrice et motrice	*23 000*
Remorque	*4 800*

⑥ *« Les catégories de matériels roulants sont précisées par arrêté conjoint des ministres chargés du transport et du budget en fonction de leur capacité de traction, de captation de l'électricité, d'accueil de voyageurs et de leur performance.*

⑦ *« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 précitée.*

⑧ *« Lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 précitée, ce matériel est retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé principalement sur ces lignes.*

⑨ *« IV. - Le redevable de la taxe déclare, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1er mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie. Cependant, pour l'année 2010, cette déclaration intervient au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1er juillet.*

⑩ *« Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de cotisation foncière des entreprises.*

⑪ *« V. - La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public « Société du Grand Paris » créé par la loi n° du relative au Grand Paris. Toutefois, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Ile-de-France. »*

M. le président. – Amendement n°55, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Cet article est pour le moins surprenant. La commission spéciale nous recommande de financer la SGP avec une partie du produit de l'imposition forfaitaire des entreprises de réseau. Cet impôt est l'une des recettes de compensation de TP pour les collectivités territoriales et l'une des seules ressources fiscales des régions, avec la cotisation valeur ajoutée des entreprises. La région Ile-de-France serait donc privée d'une partie de sa ressource, alors qu'elle sera « écrêtée » au titre de la péréquation. Selon le ministère de l'économie, la région percevrait 1,082 milliard de cotisation valeur ajoutée des entreprises et 119 millions d'imposition forfaitaire des entreprises de réseau, somme qui serait « écrêtée » de 534,7 millions.

La commission spéciale propose donc de partager les 119 millions prévus pour l'Ifer en Ile-de-France entre la région et la SGP, ce qui ne suffira pas à financer le réseau dont elle aura directement la maîtrise. Le problème, c'est que six des huit départements de la région Ile-de-France attendent 40 millions en garantie de ressources, ce qui correspond vraisemblablement au produit de l'Ifer réservé à la SGP.

La question posée est donc celle de la péréquation. La disparition de la taxe professionnelle a entraîné celle des fonds de péréquation départementaux et on aggraverait la situation en adoptant cet article 9 *ter* ! *(M. Jean Desessard applaudit)*

M. le président. – Amendement identique n°143, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Mme Nicole Bricq. – Cet article est une nouvelle déclaration de guerre aux collectivités locales. Il est en parfaite contradiction avec le deuxième alinéa de l'article premier…

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Mais non !

Mme Nicole Bricq. – …où il est écrit que le financement du réseau est assuré par l'État. L'Ifer est assis sur le matériel roulant utilisé sur les lignes de la RATP ; or c'est le Stif qui est propriétaire de ce matériel depuis le vote d'un amendement surprise, je dirais même scélérat, lors de l'examen d'un texte en urgence -ce qui a fait, au passage, que le Sénat n'a pas eu à en débattre. Bref, on fait financer le Grand Paris par le Stif, donc par la région.

M. Jean Desessard. – Voilà !

Mme Nicole Bricq. – Cette seule raison suffirait à justifier qu'on repoussât l'article. Mais il y a autre chose : la charge nouvelle imposée au Stif est le fruit d'un détournement de l'Ifer, dont je rappelle que la vocation est de compenser les pertes de recettes que subissent les collectivités locales du fait de la suppression de la taxe professionnelle. J'ajoute que les entreprises redevables contestent cet impôt, dont le produit attendu est aujourd'hui difficilement chiffrable et l'environnement juridique encore instable. C'est d'ailleurs pourquoi le rapporteur général, lors de l'examen du collectif, avait renvoyé tous les amendements relatifs à l'Ifer à la clause de revoyure...

M. le président. – J'appelle chacun au respect des temps de parole…

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je rappelle que l'Assemblée nationale puis le Sénat, à l'initiative de M. Demuynck, ont déjà voté ce type de ressources affectées.

Mme Nicole Bricq. – Mais la disposition a disparu…

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – …en CMP, en effet, mais dans l'attente du présent projet de loi !

Le système sera neutre pour la ville de Paris ; mais le Stif bénéficiait d'un effet d'aubaine. Il m'est apparu raisonnable, comme au rapporteur de l'Assemblée nationale, d'affecter la somme correspondante au Grand Paris. Je rappelle aussi que nous instaurons une taxe sur les plus-values, que le groupe socialiste devrait voter puisqu'il a adopté il y a peu celle qu'avait proposée M. Nègre … Avis défavorable aux deux amendements.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Même avis. L'affaire de l'Ifer est un peu compliquée ; je vais essayer de l'expliquer simplement. Et l'avenir dira qui a raison.

Mme Nicole Bricq. – Soit !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Chaque année, la RATP payait 150 millions d'euros à la ville de Paris, somme qui lui était intégralement remboursée par le Stif ; désormais, la RATP paie un peu plus de 80 millions, là encore intégralement remboursés par le Stif. Les 70 millions perdus par la ville sont intégralement compensés par l'État.

M. Jean-Pierre Caffet. – Les compensations intégrales par l'État, parlons-en ! Nous avons déjà gagné un recours !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Le bilan est donc neutre pour Paris. Pour le Stif, le gain est de 70 millions, ce que le rapporteur a appelé un effet d'aubaine et ce qu'on pourrait qualifier d'enrichissement sans cause. *(Exclamations sur les bancs socialistes)* Il est donc faux de prétendre que l'Ifer pèse sur les comptes du Stif. On peut dire en revanche que l'État garde son argent et décide de l'affecter au financement du réseau du Grand Paris…

Mme Nicole Bricq. – Je ne m'engagerai pas dans une bataille de chiffres mais, après avoir entendu en commission le rapporteur parler d'effet d'aubaine, j'ai pris mes renseignements. Aux termes du contrat qui lie la RATP au Stif, la fiscalité qui pèse sur la première, hier la taxe professionnelle, est en effet prise en charge par le second. Le montant était d'environ 110 millions d'euros avant 2010. La nouvelle contribution économique territoriale, c'est 60 millions, auxquels il faut en ajouter 60 autres, produit de l'Ifer estimé à bonne source payé par le Stif : 110 millions hier, deux fois 60 aujourd'hui, il n'y a aucun effet d'aubaine. Nous proposerons d'ailleurs de modifier le tarif de l'Ifer pour réduire la charge pour le Stif.

De toute façon, comme on nous avait promis une étanchéité des financements, il n'y a pas de raison qu'une collectivité soit sollicitée.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – C'est l'État qui paye, pas une collectivité !

Après une trop brève discussion sur cet article en commission, voilà que nous découvrons des éléments en séance, notamment que le département de Paris subira une perte de recettes de 70 millions et que d'autres départements seront peut-être touchés eux aussi. On nous dit que cette perte sera compensée par l'État. Chat échaudé craint l'eau froide.

On est dans l'improvisation la plus totale et ceci, parce que le Gouvernement n'a pas voulu se pencher dès le départ sur le problème du financement alors qu'il disposait d'un rapport fournissant tous les éléments pour l'aider à faire des choix éclairés, je veux parler du rapport Carrez. Il faut rendre à César ce qui est à César, et je reconnais que notre rapporteur a fait tout ce qu'il pouvait pour trouver des sources de financement mais la contrainte qu'on lui a imposée de ne pas augmenter les prélèvements obligatoire rendait la mission impossible.

M. Jean Desessard. – Si nous avions eu une deuxième lecture, monsieur le ministre, nous aurions pu vérifier vos chiffres, et débattre en connaissance de cause. Ce ne sera, hélas, pas le cas. Ce qui me choque, quant à moi, dans cet article 9 *ter*, c'est son caractère anti-écologique. En matière de transports, on tient compte du coût écologique. C'est ce que l'on a fait avec le pacte ferroviaire : on subventionne le chemin de fer pour tenir compte du coût écologique des camions. En général, on favorise les transports en commun. La congestion de l'Ile-de-France justifie leur développement. Or, cet article 9 *ter* les taxe ! Et cela alors qu'ils sont déjà déficitaires et que les municipalités doivent venir à leur secours. C'est le monde à l'envers ! Nous n'avons vraiment pas la même conception de l'écologie.

Mme Dominique Voynet. – Je m'étonne de l'improvisation qui marque ce débat. Dans le rapport de M. Fourcade, on lit que la compensation de taxe professionnelle du Stif à la RATP serait de 60 à 70 millions par an. Le ministre nous dit 150 et Mme Bricq, qui a refait le calcul, 110.

Je m'étonne qu'après avoir décidé d'un grand métro dont le tracé nous reste largement inconnu, on s'engage dans un dispositif financier avec de telles marges d'incertitude. N'est-il pas de rigueur désormais, lorsque l'on présente un projet, de l'accompagner d'une étude d'impact ? Nous demande-t-on de voter les yeux fermés un dispositif bricolé, auquel manque le travail long et sérieux qu'il eût fallu mener avec les services de Bercy, monsieur

le ministre, pour être en mesure d'apporter des réponses concrètes à nos questions ?

A la demande des groupes socialiste et CRC-SPG, les amendements identiques n^{os}55 et 143 sont mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	331
Nombre de suffrages exprimés	330
Majorité absolue des suffrages exprimés	166
Pour l'adoption	150
Contre	180

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°144, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. - L'imposition forfaitaire est due chaque année par l'entreprise de transport ferroviaire qui dispose, pour les besoins de son activité professionnelle au 1er janvier de l'année d'imposition, de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 précitée, à l'exclusion des lignes de tramways.

II. - Alinéa 7

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les entreprises ferroviaires ont la disposition au 1er janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, à l'exclusion des lignes de tramways.

III. - Alinéa 8

Après la date :

7 janvier 1959

Rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, ce matériel n'est retenu pour le calcul de l'imposition que s'il n'est pas déjà retenu dans le calcul de la cotisation due au titre de l'article 1599 *quater* A du code général des impôts

IV. - Alinéa 10

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

L'État ne perçoit aucun prélèvement au titre des frais de dégrèvement, de non valeurs, d'assiette et de recouvrement qu'il prend à sa charge pour la gestion de la composante prévue au premier alinéa.

V. - Alinéa 11

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette composante ne peut, ni directement ni indirectement, être couverte par les subventions ou contributions de toute nature versées par le Syndicat des Transports d'Île-de-France aux personnes ou organismes assurant une activité de transport public en Ile-de-France. »

VI. - Les conséquences financières pour l'État et la Société du Grand Paris résultant du présent article sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Nicole Bricq. – Cet amendement propose d'aligner la rédaction de cette nouvelle imposition sur celle de l'Ifer applicable, aux termes de la loi de finances pour 2010, au matériel roulant utilisé sur le réseau ferré national.

Il exclut tout financement de la société du Grand Paris par le Stif *via* la compensation à la RATP.

Il exclut les tramways de l'assiette de l'impôt et clarifie les dispositions du texte pour éviter tout risque de double imposition des matériels roulant à la fois sur les lignes de transports du métro et sur les voies du réseau ferré national.

Il prévoit enfin que l'État ne percevra aucun frais de gestion pour les opérations concernant cette composante de l'Ifer : prévoir un prélèvement de 3 %, comme vous le faites par un amendement après l'article 9, revient à faire demander au Stif et d'abonder la société du Grand Paris et de lui servir des frais de gestion : où est, là dedans, l'équité fiscale ?

M. le président. – Amendement n°297, présenté par le Gouvernement.

I. - Alinéa 3

Après les mots :

ayant été utilisé l'année précédente

insérer les mots :

pour des opérations de transport de voyageurs

II. - Alinéa 7

Après les mots :

qui sont destinés à être utilisés

insérer les mots :

pour des opérations de transport de voyageurs

III. - Alinéa 9, seconde phrase

Supprimer cette phrase.

IV. - Alinéa 10

Remplacer les mots :

cotisation foncière des entreprises

par les mots :

taxe foncière sur les propriétés bâties

V. - Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

II. - 1° Au titre de 2010, le I s'applique aux matériels roulants dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1er jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel intervient la date de publication de la présente loi et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

2° Au titre de 2010, le redevable de la taxe déclare, au plus tard le 1er jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel intervient la date de publication de la présente loi, le nombre de matériels roulants par catégorie.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Il s'agit de modifications techniques aux dispositions adoptées par la commission.

M. le président. – Amendement n°145, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 5

Remplacer le nombre :

12 260

par le nombre :

8 400

II. - Alinéa 11

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette composante ne peut, ni directement ni indirectement, être couverte par les subventions ou contributions de toute nature versées par le Syndicat des transports d'Ile-de-France aux personnes ou organismes assurant une activité de transport public en Île de France.

III. Les conséquences financières pour la Société du Grand Paris résultant de la diminution des tarifs de la composante de l'Ifer, sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Nicole Bricq. – Le tarif de l'Ifer voté en loi de finances a été modifié par l'Assemblée nationale dans le cadre de ce projet de loi et fixé à 8 400 euros, avant d'être porté à 12 260 au Sénat -sur quelles bases de calcul ? Les intéressés ont-ils été consultés ? Les entreprises redevables de l'Ifer sont toutes en train de négocier le tarif avec Bercy. Pour le Stif, cette augmentation injustifiée représente une lourde charge. Nous proposons de revenir au niveau fixé par l'Assemblée nationale. Il s'agit de matériel de transport en commun écologiquement correct : pourquoi ces tarifs prohibitifs ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – On me traite de bricoleur fiscal ! Je vous signale qu'avec la réforme de la taxe professionnelle, le Stif aura moins à rembourser à la RATP…

Mme Nicole Bricq. – Non ! Rien n'est clair.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – …et la différence sera affectée à la SGP.

Mme Nicole Bricq. – Il n'y a pas de différentiel !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Un effet d'aubaine apparaîtra, nous l'affectons à la SGP. Défavorable à l'amendement n°144, favorable au n°297, défavorable au n°145. Mais si les discussions des entreprises avec le ministère aboutissent à une modification de tarif, nous en tiendrons compte.

Mme Nicole Bricq. – Dans la loi de finances ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Ou dans le présent texte si nous avons les résultats avant la CMP…

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Défavorable au n°144, qui induit des charges nouvelles pour la RATP, laquelle n'a rien gagné dans la réforme de la taxe professionnelle. Défavorable au n°145.

Mme Dominique Voynet. – On nous a présenté la baisse de la compensation du Stif à la RATP comme un effet d'aubaine, un enrichissement sans cause : c'est grave ! La réforme de la taxe professionnelle ne visait-elle pas à alléger les charges des entreprises, dans une conjoncture difficile ? Mais le Stif, lui, est puni. Le transport en commun dans une région si dense ne doit-il pas être encouragé ? A l'excellente objection de M. Desessard, chiffres à l'appui, ni le rapporteur ni le ministre n'ont apporté de réponse. Le ministre a présenté d'une phrase lapidaire son amendement. Pourquoi supprimer la mention d'une entrée en vigueur en juillet 2010 alors que nous sommes dans une procédure accélérée : craignez-vous l'inconstitutionnalité ? La gauche développe une argumentation solide qui ne reçoit aucune réponse, la droite attend passivement que le débat se termine, on marche sur la tête !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Ne dites pas que je ne vous réponds pas !

Mme Dominique Voynet. – Vous répondez, mais pas le ministre.

M. Jean-Pierre Caffet. – Ce débat est surréaliste.

M. Dominique Braye. – C'est souvent le cas !

M. Jean-Pierre Caffet. – Le ministre se contente de dire que son amendement est technique !

M. Fourcade a fait son travail de rapporteur, il a créé deux taxes, il nous les a expliquées. *(Applaudissements à droite)* Le département de Paris devra supporter un coût de 70 millions d'euros, mais il ne faut surtout pas s'inquiéter ! Le Gouvernement n'a pas voulu s'occuper du financement ; il en est réduit maintenant à un bricolage financier. Ce ne sont pas des conditions décentes de débat. *(Applaudissements à gauche)*

L'amendement n°144 n'est pas adopté.

Mme Dominique Voynet. – Il me semblerait courtois que le ministre réponde à nos questions. *Quid* de la date de juillet ? Que changent, concrètement, les paragraphes ajoutés ?

L'amendement n°297 est adopté.

Mme Nicole Bricq. – Je salue l'honnêteté intellectuelle du rapporteur, qui entend tenir compte d'une modification de tarif qui interviendrait avant la fin de la navette. Mais n'est-ce pas du bricolage ? Lors de la prochaine discussion budgétaire, j'espère que nous aurons les vrais chiffres. Les nôtres sont précis : nous diminuons de 12 millions d'euros la charge financière imposée au Stif.

L'amendement n°145 n'est pas adopté.

A la demande du groupe socialiste, l'article 9 ter est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	331
Nombre de suffrages exprimés	330
Majorité absolue des suffrages exprimés	166
Pour l'adoption	177
Contre	153

Le Sénat a adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°146, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 9 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les six mois suivant l'adoption de la loi n°... du... relative au Grand Paris, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'exécution des engagements financiers de l'État pour la réalisation du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France qui a été élaboré techniquement sur la base d'un travail conjoint des services de l'État et de la région d'Ile-de-France, puis concerté avec l'ensemble des conseils généraux et approuvé par ceux-ci pour répondre aux attentes urgentes et légitimes des Franciliens.

Mme Nicole Bricq. – En avril 2009, le Président de la République a affirmé que les cofinancements de l'État ne seraient pas remis en cause. M. Fourcade a tenu à préciser que ces financements seraient sanctuarisés. Il faut toutefois constater qu'en crédits de paiement, l'État n'a rien versé en 2007 ni en 2008 et que, pour les autorisations d'engagement, ceux de l'État n'atteignent que 50 % quand ceux de la région sont à 72 %. Cela relativise les déclarations du Président de la République et montre le caractère purement déclaratif de l'article 2. C'est pourquoi nous soutenons cet amendement : parce que nous n'avons aucune sécurité, aucune certitude que l'État honorera ses engagements.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je ne connais pas le plan de mobilisation de la région, je n'ai rien reçu.

Mme Nicole Bricq. – Et nous, nous n'avons pas le tracé du Grand huit !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Sur le précédent contrat de plan État-région 2000-2006, l'État a engagé 550 millions ; sur le contrat de projet qui court de 2007 à 2013, il va engager 770 millions pour le contrat de projet ainsi que 240 millions au titre d'espoir banlieue et 400 millions de subventions pour le Stif. Au total, cela devrait représenter 1,4 milliard. Comme l'a dit le Président de la République, l'État honorera ses engagements. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme Nicole Bricq. – M. Fourcade n'a peut-être pas été assez curieux… Je ne veux pas vous vexer, je sais que vous n'aimez pas que l'on en parle, mais je tiens à votre disposition le rapport Carrez dans lequel figurent tous les chiffres concernant le plan de mobilisation. D'ailleurs, quand M. Huchon est venu devant la commission spéciale, il vous en a parlé, comme M. Delanoé.

Je comprends votre fatigue, monsieur le rapporteur, mais je vous en prie, pas cet argument, pas à cette heure !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Je ne connais pas le plan de mobilisation mais je connais le contrat de projet. Qu'on vérifie que soit abondé tout ce qui est dans le contrat de projet, je le comprends, mais le contrat de mobilisation, c'est autre chose.

Mme Nicole Bricq. – Le contrat de projet sert à le financer !

L'amendement n°146 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°18 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'article 9 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Art. L. 2531-4. - Le taux de versement exprimé en pourcentage des salaires définis à l'article L. 2531-3 est fixé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans les limites :

1° de 2,8 % à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine ;

2° de 1,9 % dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

3° de 1,8 % dans les départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne ;

4° de 2,2 % dans le périmètre des zones aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly. »

II. - La perte de recettes résultant pour l'État du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Bernard Vera. – S'il y a un domaine où la confrontation des options est particulièrement vive, c'est bien celui de l'organisation future des transports publics de voyageurs. D'un côté, nous avons une société du Grand Paris dont l'une des missions essentielles va être de faire construire et exploiter un super métro. De l'autre côté, nous avons les attentes et les exigences des Franciliens en matière d'amélioration de la qualité de la desserte par les transports publics, de développement des infrastructures comme des alternatives à l'usage de l'automobile. D'un côté, nous avons trois taxes nouvelles qui viennent empiéter sur les ressources naturelles des collectivités ; de l'autre côté, nous avons, avec le versement transport, un moyen de répondre aux besoins d'un aménagement plus équilibré du territoire francilien et d'une meilleure prise en compte de la réalité des déplacements de ses habitants.

Nous voulons dégager les moyens financiers nécessaires pour répondre aux attentes des Franciliens. Première priorité : le développement d'une offre sociale de transport public. Ce titre unique, ce *Pass Navigo* à 45 ou 60 euros, coûte cher et ne peut se financer qu'en faisant appel à la source naturelle de financement solidaire, c'est-à-dire l'entreprise, là où se crée la richesse.

Deuxième priorité : moderniser les réseaux existants et étendre l'offre de transport public. On ne peut laisser la ligne 13 en l'état ; on ne peut laisser les usagers de la ligne C continuer de subir les effets du nœud de Juvisy ; on ne peut aussi laisser les habitants de l'est du Val-d'Oise privés de tout lien entre le réseau Paris nord et la ligne B tant que n'aura pas été réalisé le barreau de Gonesse.

M. Alain Gournac. – Tout ce que n'a pas fait M. Huchon !

M. le président. – Amendement n°147, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 9 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

I. - Au deuxième alinéa, le pourcentage « 2,6 % » est remplacé par le pourcentage : « 2,7 % » *;*

II. - Au troisième alinéa, le pourcentage « 1,7 % » est remplacé par le pourcentage « 1,8 % » ;

III. - Au quatrième alinéa, le pourcentage « 1,4 % » est remplacé par le pourcentage « 1,5 % ».

Mme Nicole Bricq. – Puisque l'on imagine sans la moindre simulation toute une série d'amendements portant sur la fiscalité, il est clair qu'on reverra tout cela en loi de finances. Alors pourquoi se gêner ? Nous présentons donc cet amendement-ci, qui est certes d'appel.

Il faut que tout le monde contribue à la modernisation des transports. Nous relevons donc les plafonds du versement transport puisque les plafonds actuels sont au maximum de ce que permet le code des collectivités territoriales.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – L'avis est négatif. Ce n'est pas le moment d'augmenter les charges des entreprises -même si, je le reconnais, ce n'est qu'une faculté que vous ouvrez. Il faut d'abord que la réalisation des contrats de projet entre l'État et la région fasse des progrès.

Mieux vaudrait financer la rénovation des lignes de RER que des opérations émiettées. *(M. Alain Gournac approuve)* Avis défavorable.

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

M. Jean Desessard. – Le rapporteur a-t-il des exemples à nous donner d'opérations « émiettées » ? Si des opérations financières sont mal faites, cela nous intéresse, en tant que parlementaires et en tant qu'usagers du RER -même s'il ne roule plus à cette heure-ci ! *(Sourires)*

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – M. Desessard n'était pas là quand j'ai rappelé certains chiffres. Dans le contrat de projet, sur un total de 2,63 milliards, la région ne consacre à la modernisation les lignes B, C et D du RER que 177,5 millions, soit 8 % du total !

M. Alain Gournac. – Autant dire zéro !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – En tant qu'ancien responsable des transports de la région, il me semble qu'il aurait mieux valu se concentrer sur la modernisation du RER pour en améliorer la ponctualité et la fréquence plutôt que de lancer des opérations tous azimuts.

M. Alain Gournac. – Du saupoudrage !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Sur les 473 millions consacrés au RER, l'État en apporte 113.

M. Alain Gournac. – Dans quel état est notre RER !

M. Jean-Pierre Caffet. – Ces chiffres, que je ne conteste pas, doivent être remis en perspective. Le volet transport du CPER, c'est 2,9 milliards : 2 milliards pour la région, un peu plus de 800 000 euros pour l'État. *(M. le rapporteur le confirme)*

M. Fourcade n'est guère curieux : il dit n'avoir jamais eu connaissance du moindre élément sur le plan de mobilisation de la région. Il n'a donc jamais consulté le rapport Carrez ? Le plan de mobilisation consacre 3 milliards au matériel roulant et 2 milliards en sus qui découleront des nouveaux projets. Faites l'addition : en tout, 5 milliards !

L'amendement n°18 rectifié n'est pas adopté.

Mme Nicole Bricq. – M. le rapporteur devrait éviter de laisser accroire que l'on méprise les usagers. Aujourd'hui, les employeurs tiennent compte du lieu de résidence d'un employé potentiel : si celui-ci habite loin, sur une ligne où les difficultés sont fréquentes, il ne sera pas embauché ! Il y a urgence à améliorer le réseau existant. C'est pour cela que la région a adopté le plan de mobilisation, et que chacun doit y contribuer, y compris les entreprises.

L'amendement n°147 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°19 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Après l'article 9 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'élargissement de l'assiette du versement transport en Ile-de-France, notamment aux revenus financiers.

M. Bernard Vera. – De nouvelles ressources sont indispensables pour financer les nouvelles infrastructures et le plan de mobilisation pour les transports.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Avis défavorable. Ce n'est pas le moment d'élargir l'assiette du versement transport.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Défavorable : le rapport Carrez estime que c'est précisément le type de ressource à ne pas créer !

L'amendement n°19 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°299 a été retiré.

Article 10

① *I. – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, qui sont acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, dès leur acquisition ou achèvement, transférés en pleine propriété à cet établissement.*

② *Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 15 à 17, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.*

③ *Ces transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.*

④ *Les biens qui ont été mis à disposition de tiers en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, si cette mesure s'avère nécessaire, mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » avec l'accord du propriétaire.*

⑤ *II. – L'État, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'État peuvent transférer à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur sa demande, en pleine propriété et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions, ou les mettre à sa disposition.*

⑥ *Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.*

⑦ *III. – Les espaces appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris » situés dans les gares qui sont à usage de parkings, de commerces ou de locaux d'activité, s'ils ne sont pas affectés au service public du transport, font partie du domaine privé de l'établissement.*

L'amendement n°99 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°56, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Cet article 10 est rédigé de telle sorte qu'il peut s'appliquer à des situations très différentes. Les aménagements réalisés pour la ligne de métro, par quelque personne morale que ce soit, deviendront *de facto* propriété de la SGP : ne s'agit-il pas de permettre à la SGP de conclure des partenariats public-privé ? Si tel est le cas, pourquoi ne pas le dire ?

Compte tenu de ses pouvoirs et de la mission d'intérêt national qui lui est confiée, la SGP pourra dicter sa volonté aux collectivités locales et aux sociétés publiques : il leur sera difficile de refuser de lui céder les biens nécessaires à la réalisation de son projet. Seuls des contrats gagnant-gagnant permettraient l'aboutissement d'un projet commun !

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – L'article 10 ne constitue en rien une spoliation par la SGP.

Le paragraphe I prévoit l'acquisition gratuite, par la SGP, de biens acquis ou réalisés pour son compte. Le paragraphe II permet à l'État et aux collectivités territoriales de transférer gratuitement à la SGP les biens nécessaires à l'exercice de ses missions. Il ne s'agit que d'une faculté. Avis défavorable.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Même avis : l'État et les collectivités pourront transférer volontairement des biens à la SGP, notamment pour la réalisation du réseau du Grand Paris.

L'amendement n°56 n'est pas adopté.

L'amendement n°74 n'est pas défendu.

L'article 10 est adopté.

M. le président. – Je vais suspendre la séance. Le président du Sénat va réunir la Conférence des Présidents dans le cabinet de départ.

La séance est suspendue à minuit.

La séance est suspendue à minuit.

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

La séance reprend à minuit vingt.

Conférence des Présidents

M. le président. – Lors de sa réunion du vendredi 9 avril 2010, la Conférence des Présidents a décidé, à l'unanimité, de poursuivre l'examen du projet de loi relatif au Grand Paris le vendredi 9 avril 2010 dans la nuit, jusqu'au Titre V, et de reprendre la discussion le lundi 26 avril 2010 à 15 heures et le soir afin que la commission mixte paritaire puisse, si le Gouvernement la convoque, se réunir à partir du mercredi 28 avril 2010.

En conséquence, l'ordre du jour de la séance du lundi 26 avril 2010 s'établit comme suit :

LUNDI 26 AVRIL 2010

Ordre du jour fixé par le Sénat :

A 15 heures et le soir :

- 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).

L'ordre du jour des mardi 27, mercredi 28 et jeudi 29 avril, établi à la suite des conclusions de la Conférence des Présidents du mercredi 7 avril, est inchangé.

Acte est donné de cette modification.

Grand Paris
(Procédure accélérée – Suite)

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.

Discussion des articles (Suite)

M. le président. – Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 11. J'invite chacun des orateurs à faire preuve de concision.

Article 11

Une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'État.

M. le président. – Amendement n°149, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Dans la première phrase de cet article, remplacer les mots :

est mise

par les mots :

peut être mise

II. - Rédiger ainsi la dernière phrase de cet article :

Ses modalités sont fixées conjointement par l'établissement public « Société du Grand Paris » et l'établissement public d'aménagement concerné et elles figurent dans le Contrat de développement territorial.

Mme Nicole Bricq. – Il s'agit d'un amendement d'appel : pourquoi rendre obligatoire la participation d'un établissement public d'aménagement qui est, par définition, un organe d'État, à la SGP ? Il est prévu que votre boucle passe non loin de la cité Descartes à Marne-la-Vallée. Or, sur ce territoire, existe un EPA. Pourquoi devrait-il contribuer au financement de la SGP alors qu'il n'aura pas été associé au projet et qu'il devra poursuivre ses opérations d'aménagement pour le compte du syndicat d'agglomération du Val Maubuée et de Champs-sur-Marne où il est implanté ?

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Rejet.

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

Mme Nicole Bricq. – Pas de réponse ! *(Mme Nicole Borvo Cohen-Seat renchérit)*

L'amendement n°149 n'est pas adopté.

L'article 11 est adopté.

Article 11 bis

La Société du Grand Paris est dissoute après épuisement des compétences conférées par le présent titre.

M. le président. – Amendement n°108, présenté par M. Philippe Dominati.

Compléter cet article par les mots :

et au plus tard le 31 décembre 2030

M. Philippe Dominati. – Cet article 11 *bis*, introduit par la commission spéciale à l'initiative de M. Pozzo di Borgo, prévoit la dissolution de la SGP. Toutefois, il ne précise pas de date. Je propose celle du 31 décembre 2030 afin de conserver une marge de sécurité. En bref, par cet amendement d'appel, je souhaite en savoir plus sur le planning envisagé.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Il est impossible de fixer une date de dissolution quand nul ne sait quelle sera l'évolution des marchés financiers dans les vingt prochaines années. Avis défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Également. Le texte de l'article 11 *bis* se suffit à lui-même : la SGP sera dissoute quand les travaux seront achevés et jusqu'à extinction de la dette.

M. Philippe Dominati. – Peu importe la situation des marchés financiers dans vingt ans puisqu'une dette peut être transférée ! On me donne une réponse technique quand j'attendais une réponse politique : nous avons pris devant les usagers un engagement d'efficacité qui justifie les pouvoirs exceptionnels conférés à la SGP. Tout en regrettant ces réponses, je m'incline.

L'amendement n°108 est retiré.

L'article 11 bis est adopté.

Article 12

L'établissement public « Société du Grand Paris » exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2.

M. le président. – Amendement n°232, présenté par M. Badré et les membres du groupe UC.

Rédiger ainsi cet article :

L'établissement public « Société du Grand Paris » exerce, conjointement avec la Régie autonome des transports parisiens, la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures de transport public urbain en Ile-de-France visés à l'article 2, selon les modalités suivantes :

- l'établissement public « Société du Grand Paris » s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations. Il en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et en assure le financement ;

- la Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'ouvrage et les installations seront réalisés, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux.

Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public « Société du Grand Paris » assure le contrôle d'ensemble.

M. Denis Badré. – Nous souhaitons une co-maîtrise d'ouvrage de la RATP et de la SGP. Les arguments qui ont été opposés à cet amendement en commission ne m'ont pas convaincus…

L'amendement n°100 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°57, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Remplacer les mots :

Société du Grand Paris

par les mots :

Syndicat des transports en Ile-de-France

Mme Odette Terrade. – Aujourd'hui, le Gouvernement et la majorité entendent développer les transports en créant une structure concurrente au Stif, la SGP. C'est inacceptable, d'autant qu'ils avaient organisé, par la loi de décentralisation de 2006, le retrait de l'État du secteur des transports et, en conséquence, du syndicat ! Le Stif, l'autorité organisatrice gérée par les élus, doit rester le maître d'ouvrage de l'entièreté du réseau de transport public afin de garantir la cohérence et la qualité du réseau, l'égalité des citoyens devant le service public et prévenir toute tentative de privatisation.

Mais nous comprenons bien que le Gouvernement, par le biais de la SGP, veut faire du Grand Paris sa chasse gardée.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Ces deux amendements sont extrêmement différents. Celui de M. Badré tend à indiquer dès l'article 12 que la SGP exerce conjointement la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures avec la RATP. Mais l'article 15 permet déjà à la SGP de déléguer, si elle le souhaite, la maîtrise d'ouvrage. Il me paraît préférable de ne pas donner d'emblée le monopole à la RATP. Retrait.

Quant à l'amendement n°57, la commission y est naturellement défavorable : il serait absurde de priver de la maîtrise d'ouvrage une société chargée de créer de grandes infrastructures.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – L'amendement de M. Badré nous exposerait à de

lourdes sanctions judiciaires et financières de la part des instances européennes. Retrait.

Quant à l'amendement n°57, il reviendrait à supprimer la SGP. Avis défavorable.

M. Denis Badré. – L'argument européen me touche mais je ne suis pas sûr qu'il soit pertinent. En revanche, le rapporteur m'ayant offert une porte de sortie en exposant une solution alternative, je retire l'amendement.

L'amendement n°232 est retiré.

M. Jean Desessard. – M. le ministre prétend que l'amendement du groupe CRC nous exposerait à des sanctions européennes pour cause de manquement aux règles de la concurrence. Mais tout au long du débat, vous avez promis que les travaux seraient confiés à la RATP. Certes, ce n'est pas écrit dans la loi, mais cela n'en constituera pas moins une infraction aux règles de la concurrence ! A moins que vous prévoyiez de lancer des appels d'offres ? Comment s'assurer que la RATP assurera l'ensemble des travaux ?

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – C'est loin d'être sûr !

L'amendement n°57 n'est pas adopté.

L'article 12 est adopté.

Article 13

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », lorsque les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'État ou des entités détenues ou contrôlées par l'État, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.

M. le président. – Amendement n°58, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Éliane Assassi. – Amendement de conséquence.

L'amendement n°58,
repoussé par la commission et le Gouvernement,
n'est pas adopté.

L'article 13 est adopté,
ainsi que les articles 14 et 15.

Article 16

① *Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Île-de-France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.*

② *Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.*

M. le président. – Amendement n°59, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Marie-Agnès Labarre. – L'article 16 autorise la SGP à recourir à des partenariats public-privé non seulement pour la construction des infrastructures du Grand huit et l'acquisition du matériel mais aussi pour l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels. M. le rapporteur tient ce type de partenariat pour efficace. En 2008, pourtant, une mission d'information du Sénat sur le fonctionnement et le financement des transports terrestres a souligné que les PPP étaient peu appropriés dans ce domaine. La Cour des comptes a montré qu'ils sont parfois plus coûteux que d'autres modes de réalisation des travaux publics, prenant l'exemple du centre d'archives du ministère des affaires étrangères et du pôle de renseignements du ministère de l'intérieur.

Le financement privé des transports a montré sa nocivité : que l'on pense à la défaillance de l'opérateur chargé d'Orlyval ou à la faillite de Railtrack et Metronet au Royaume-Uni. Les capitaux privés demandent à être rémunérés par l'utilisation du domaine public à des fins commerciales, la conclusion de baux commerciaux, etc.

La loi de 2008 a assoupli les conditions requises pour recourir à un PPP : nous nous y sommes opposés, pressentant le danger. Le présent article confirme nos craintes. Nous proposons donc de le supprimer.

M. le président. – Amendement identique n°150, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Mme Nicole Bricq. – Dans un entretien au *Journal du dimanche* publié le 3 mai 2009, M. le ministre promettait qu'il ne recourrait pas aux partenariats public-privé pour réaliser les infrastructures du Grand Paris. Si ce type de contrats pouvait être efficace pour des travaux de moindre envergure, c'eût été « une erreur d'ingénierie financière » d'y recourir dans ce cas. Nous avons donc été surpris de voir apparaître cet article 16 qui autorise à recourir à des partenariats public-privé non seulement pour la construction des infrastructures mais aussi pour l'acquisition du matériel, l'entretien et le renouvellement des lignes, etc. Pourquoi ce revirement ? Je n'insiste pas sur les problèmes généraux posés par les PPP, surtout pour des projets de cette ampleur, dont il est difficile de maîtriser le coût en raison de l'évolution des taux d'intérêt et du cours de l'énergie et des matières premières. Dès le début de ce débat, nous nous sommes inquiétés de la rentabilité financière du projet pour l'État. Cela justifie, selon nous, la suppression de cet article.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Qui sait quelle sera l'évolution des conditions d'emprunt sur les marchés financiers et de la structure des entreprises dans notre pays d'ici quinze ans ? Il serait rigide et stérile de se priver de la possibilité de conclure des PPP. Ce type de contrat réduit les délais de réalisation et les dépenses des personnes publiques. Il ne sera pas obligatoire d'y recourir ; en revanche, une évaluation préalable sera nécessaire. Avis défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Madame Bricq, vous m'avez bien lu : je pense toujours qu'il serait inopportun de recourir à un PPP pour un projet de 21 milliards d'euros.

Mme Nicole Bricq. – Au moins !

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Vous avez bien compris que des gares seraient construites et il est utile que la SGP puisse recourir à des PPP pour de telles opérations. Cependant, je vous remercie d'avoir rappelé la cohérence de mon propos ! Avis défavorable aux amendements identiques n^{os}59 et 150.

Mme Nicole Bricq. – M. le rapporteur nous dit qu'on ne connaît pas l'avenir et qu'il est donc plus sage de se garder l'accès aux PPP et M. le secrétaire d'État affirme qu'il y est favorable, après avoir déclaré l'inverse l'an passé, mais que sa position est cohérente : avouez qu'on peut s'y perdre… Monsieur le rapporteur, si le PPP s'avère nécessaire, il sera toujours temps de le prévoir dans un texte futur, le Gouvernement sait aligner des cavaliers législatifs ou les souffler à des parlementaires complaisants, surtout quand les textes sont débattus à la découpe, comme c'est le cas ici : nous ne siégerions pas cette nuit si le texte sur l'entrepreneur individuel ne s'était pas intercalé !

Mme Bariza Khiari. – Le PPP pourrait certes ne servir qu'à des opérations ponctuelles, il ne serait pas une obligation, mais le Conseil constitutionnel comme la Cour des comptes ont émis suffisamment de réserves sur ce dispositif pour justifier notre méfiance !

En 2003, le Conseil constitutionnel a souligné que les dérogations au droit commun de la commande publique, autorisées par les PPP, pouvaient altérer l'égalité devant la commande publique et la protection de la propriété publique. La majorité attend de cette procédure des délais plus courts et un coût moindre mais nous préférons nous en tenir aux faits qui démontrent que c'est loin d'être toujours le cas alors que les procédures du droit commun protègent l'intérêt public. La Cour des comptes a plusieurs fois établi les surcoûts entraînés par les PPP et la mission d'information sur les infrastructures de transport a elle aussi souligné les défauts de cette procédure dérogatoire. Au total, les PPP risquent de présenter plus de défauts que d'avantages, nous sommes contre.

M. Gérard Longuet. – Cet article est excellent, en rappelant que la SGP peut recourir aux PPP, notamment pour des travaux d'infrastructures. Je forme le vœu que la France ne se trouve jamais dans la situation de la Grèce et que des capitaux garantis par l'État puissent toujours obtenir des taux d'intérêt plus faibles que des capitaux garantis par des sociétés privées ; c'est le seul cas où l'avantage financier du PPP est contrebattu par le coût du crédit public inférieur à celui du crédit privé. Cependant, la seule novation de cet article consiste à autoriser le recours au PPP pour l'acquisition de matériel ferroviaire fixe, que l'ordonnance de 2004 conservait sous maîtrise nécessairement publique alors qu'elle permet d'y recourir pour des infrastructures : nous poursuivons la dérégulation.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – M. Longuet le dit très clairement : il ne s'agit pas de prévoir le PPP au cas où, pour l'avenir, mais d'y recourir normalement, et même naturellement.

M. Gérard Longuet. – C'est de droit !

Les amendements identiques n^{os}59 et 150 ne sont pas adoptés.

L'article 16 est adopté.

Article 17

① *I. – Sans préjudice des dispositions de l'article 16, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand*

Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

②

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

③

Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés.

④

II. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

⑤

III. – Le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

⑥

1° A la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives, » ;

⑦

2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :

⑧

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1er janvier 2012. Ces comptes sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

M. Michel Billout. – Cet article traite de la gestion des infrastructures du Grand huit par la SGP, prolongeant le choix qui a été fait par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires de confier les infrastructures à la RATP et le matériel roulant au Stif. Cette répartition, issue d'un amendement adopté en catimini à l'Assemblée nationale, revient à spolier le Stif d'un patrimoine estimé entre 1,5 à 8 milliards d'euros. Nous l'avons combattu en novembre dernier car c'est un déni de démocratie, surtout quand l'avenir public de la RATP est si incertain.

Le financement de la gestion du Grand huit va peser sur les ressources du Stif, qui en manque déjà. Depuis de nombreuses années, nous demandons l'augmentation du taux du versement transport, la commission Carrez est parvenue à la même conclusion : quand allez-vous donc y consentir ? La région et les collectivités territoriales devraient doubler leur versement au Stif pour financer votre Grand huit alors qu'il y a d'autres priorités, en particulier le plan de mobilisation de 18 milliards. Les besoins sont immenses, les réseaux sont saturés et vétustes, le matériel est défectueux, malgré les efforts de la région. De quelle de manœuvre disposera le Stif pour investir ?

Les Franciliens n'attendent pas de nouvelles lignes pour dans quinze ans, ils ont besoin de solutions pour leur problèmes quotidiens de transports ! Qu'a fait l'État si ce n'est de se désinvestir, organiser la mise en concurrence des transporteurs et des modes de transports entre eux ? Cette conception libérale des services publics de transports urbains a des conséquences négatives mais vous voulez aller encore plus loin, en séparant à la RATP les activités d'opérateur de celles de gestionnaire d'infrastructures. Nous savons très bien que cette séparation, même comptable, prélude toujours à l'ouverture à la concurrence. Or, dans la loi relative à l'organisation et la régulation ferroviaire, l'ouverture à la concurrence pour le métro n'est prévue qu'en 2039. Pourquoi se précipiter, vous n'avez aucune obligation ! Pourquoi ne pas avoir limité l'activité de la RATP à la région parisienne plutôt que d'encourager son développement à l'international, ce qui va nourrir une guerre fratricide avec la SNCF ?

Un peu de pragmatisme et de sérieux : gardons-nous de démanteler encore un peu plus le service public des transports urbains !

M. le président. – Amendement n°60, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Michel Billout. – Je l'ai défendu.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Cet article important règle le fonctionnement du réseau. Quant à la RATP, la qualité de ses équipes en a fait un opérateur reconnu sur le plan international, ce serait dommage de limiter son action à l'Ile-de-France : avis défavorable.

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

L'amendement n°60 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°267, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

I. - Alinéa 2

Après les mots :

sont transférés

insérer le mot :

gratuitement

II. - Alinéa 4

Rédiger comme suit cet alinéa :

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions dans lesquelles est opéré le transfert de propriété des lignes, ouvrages, installations ainsi que des matériels de l'établissement public « Société du Grand Paris ».

Mme Dominique Voynet. – La rédaction de cet article est ambiguë et elle a fait l'objet d'un long débat d'interprétation. Les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 seront « confiés » à la RATP, qu'est-ce à dire ?

Les choses sont d'autant moins claires que subsiste une ambiguïté sur la gratuité du transfert et le destinataire de la redevance ; sera-ce la RATP ou le Grand Paris ? Fera-t-on payer deux fois le Stif ?

M. le président. – Amendement n°151, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 2

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Les actes de transfert desdits matériels au Syndicat des transports d'Ile-de-France sont réalisés à titre gratuit. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de ce transfert.

II. - Alinéa 4

Supprimer les mots :

pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que ses matériels

Mme Nicole Bricq. – L'article 17 fait supporter aux collectivités membres du Stif la charge financière de la dette contractée par la société du Grand Paris. Vous nous aviez pourtant assuré lors de la discussion générale, monsieur le ministre, qu'elles ne seraient pas sollicitées.

En outre, le quatrième alinéa évoque la rémunération de la société du Grand Paris au titre d'un transfert de propriété des infrastructures alors que, dans ses autres dispositions, la propriété des lignes, ouvrages et installations demeure au maître d'ouvrage, qui les confie à la RATP. *Quid*, en outre, de la rémunération au titre de l'usage du réseau ? Qui la percevra ? L'affaire est d'importance car ce sont la RATP et le Grand Paris qui en fixeront le montant, hors de tout contrôle de l'Autorité de régulation des acticités ferroviaires (Araf). Nous attendons des précisions.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Si le transfert de l'outil -lignes, voies, tunnels…- est gratuit, celui du matériel doit être évalué et payant. Avis défavorable.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Le métro automatique est un tout : la société du Grand Paris devra acheter le matériel roulant. Je rejoins les propos du rapporteur. Il faut aussi savoir que le coût d'exploitation d'un tel système est, selon l'Union internationale des transports publics, 50 % moins onéreux qu'un système classique. Le réseau devrait, en régime de croisière, transporter trois millions de voyageurs par jour, ce qui améliorera sensiblement les recettes tarifaires du Stif.

Mme Nicole Bricq. – Franchement ! Vous me répondez que le Stif s'en sortira grâce à l'effet volume et qu'il se rattrapera sur les tarifs ; mais la question n'est pas là, j'ai parlé du transfert. Vous savez bien, monsieur le rapporteur, vous qui avez été chargé en 2006 d'une mission de médiation lorsque le Stif a récupéré la compétence, que l'évaluation du coût du transfert a été laborieuse et source de nombreux contentieux ! Nous aurons le même problème avec cette opération. Et je constate que nous en sommes toujours au même point : vous demandez toujours à la région et aux huit départements d'assumer le coût d'un investissement auquel ils n'ont pas été associés.

Les amendements n^os^267 et 151 ne sont pas adoptés.

M. le président. – Amendement n°61, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéas 5 à 8

Supprimer ces alinéas.

Mme Éliane Assassi. – Les alinéas 5 à 8, qui ont été réécrits par la commission, prévoient de dissocier le gestionnaire de l'infrastructure et son exploitant, comme cela a été fait avec RFF et la SNCF -sans que la qualité du service public ait été améliorée. Nous savons à quoi mène à terme une telle séparation, qui n'est pas imposée par le droit communautaire : à la privatisation de la RATP. Le cloisonnement des comptes serait suffisant.

M. le président. – Amendement n°152, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 8

I. - deuxième phrase

Supprimer les mots :

à compter du 1er janvier 2012

II. - Compléter cet alinéa par quatre phrases ainsi rédigées :

Sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'accès au réseau est assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. Pour l'exercice de ses missions, le gestionnaire de l'infrastructure perçoit des redevances

qu'il établit après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Ces redevances couvrent les charges d'exploitation nettes inscrites comme telles au compte de résultat du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses missions. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent alinéa.

Mme Nicole Bricq. – Texte même. Nous voulons de la clarté et de la transparence, dans le respect des prescriptions de la loi de régulation des activités ferroviaires.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Avis défavorable à l'amendement n°61, la séparation des activités de gestionnaire et d'exploitant figurant déjà dans l'ordonnance de janvier 1959. Même avis défavorable à l'amendement n°152 : la convention pluriannuelle couvrira l'ensemble des coûts liés au fonctionnement du réseau. Ne faisons pas de procès d'intention à la RATP, dont les comptes sont vérifiés comme il convient.

Mme Nicole Bricq. – Je ne sais pas si la Cour des comptes serait de votre avis…

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Défavorable au 61 comme au 152. La convention entre le Stif et la RATP fixera la rémunération de cette dernière au titre de la maintenance et de la régulation du trafic.

L'amendement n°61n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°152.

L'article 17 est adopté.

Article 18

① *I. – Des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1er entre le représentant de l'État dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, qui jouent un rôle structurant, pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.*

② *La région et le département concerné sont consultés.*

③ *Les contrats définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles. Les objectifs fixés en matière de logement tiennent compte des programmes locaux de l'habitat.*

④ *Ces contrats font l'objet, préalablement à leur signature, d'une enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. La décision d'ouverture de cette enquête intervient au plus tard :*

⑤ *- pour les communes situées dans le périmètre de l'établissement public Paris-Saclay prévu au titre V de la présente loi, dans un délai de dix-huit mois à compter de sa publication ;*

⑥ *- pour les autres communes, dans un délai de dix-huit mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.*

⑦ *Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Il fixe la liste des communes concernées.*

⑧ *Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale, sous réserve qu'il soit attenant à un ensemble de communes tel que défini par le précédent alinéa, peut, sans préjudice des délais mentionnés aux cinquième et sixième alinéas du présent I, adhérer à un contrat de développement territorial existant, à condition d'avoir obtenu l'accord des cocontractants.*

⑨ *II. – Le contrat de développement territorial définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés au troisième alinéa du I.*

⑩ *Il peut prévoir la création de zones d'aménagement différé dont il dresse la liste, fixe le périmètre, et définit les bénéficiaires des droits de préemption institués dans ces zones.*

⑪ *Il précise les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs visés au premier alinéa, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il définit, après consultation de l'atelier international du Grand Paris, les conditions de leur insertion dans le tissu urbain existant.*

⑫ *Il présente les conditions générales de leur financement. Ce financement inclut :*

⑬ *- les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme ;*

⑭ *- la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement.*

⑮ *L'autre moitié de ces excédents est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris » afin de financer le réseau de transport public du Grand Paris.*

⑯ *III. –* (non modifié) *La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale qui autorise le maire ou le président de l'établissement public à signer le contrat de développement territorial emporte, pour l'application de l'article L. 212-1 du code de l'urbanisme, avis favorable de la commune ou de l'établissement public de*

coopération intercommunale sur la création des zones d'aménagement différé prévues au contrat.

⑰ *Dans les zones d'aménagement différé mentionnées au II du présent article, lorsqu'elle n'est pas bénéficiaire d'un droit de préemption à titre principal, la commune est titulaire d'un droit de préemption à titre subsidiaire sur l'ensemble du territoire ainsi défini. Le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal informe la collectivité territoriale et le propriétaire du bien de sa décision d'exercer ou non son droit de préemption dans le délai de deux mois suivant la déclaration préalable d'aliénation faite par le propriétaire dans les conditions prévues par l'article L. 213-2 du code de l'urbanisme. Lorsque le bénéficiaire du droit de préemption à titre principal renonce à exercer ce droit, le délai fixé par le même article L. 213-2 à l'expiration duquel le silence gardé vaut renonciation à l'exercice du droit de préemption est porté à trois mois pour permettre au titulaire du droit de préemption à titre subsidiaire de faire usage de ce droit.*

⑱ *IV. – Le contrat de développement territorial vaut déclaration d'intérêt général des actions ou opérations d'aménagement et des projets d'infrastructures visés au troisième alinéa du II pour l'application de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme.*

⑲ *Si ces actions ou opérations d'aménagement ou ces projets d'infrastructures ne sont pas compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteurs et les plans locaux d'urbanisme, l'autorité administrative engage les procédures de mise en compatibilité prévues par les articles L. 122-15, L. 123-16 et L. 141-1-2 du même code. L'enquête publique visée au quatrième alinéa du I est organisée dans les conditions prévues par ces articles.*

⑳ *V.* – (Supprimé)

㉑ *VI.* – (non modifié) *Les règles de publicité et de communication définies aux articles L. 2121-24 et L. 2121-26 du code général des collectivités territoriales sont applicables aux contrats de développement territorial.*

㉒ *VII.* – (non modifié) *Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.*

Mme Éliane Assassi. – Cet article est censé être le socle du partenariat noué entre les collectivités locales et l'État. Mais cette possible coopération s'apparente plus à un partenariat forcé qu'à une association sur un pied d'égalité : quelle sera la capacité de négociation des villes ? Si elles n'accèdent pas aux *desiderata* de l'État, les investissements iront ailleurs. C'est à un choix cornélien, dans un contexte d'assèchement des ressources, que les collectivités seront confrontées.

Nous sommes également circonspects sur la capacité de ces collectivités à réagir dans un délai aussi court. Au vrai, les tractations préalables à la conclusion du contrat seront engagées avant même que le schéma du réseau du Grand Paris soit adopté. *Quid* de la publicité et du débat citoyen ?

On nous dit que la société du Grand Paris ne pourra disposer d'un droit de préemption que dans les zones définies par ce contrat alors qu'à défaut, l'État peut, sans avoir besoin d'obtenir l'accord des collectivités, créer des zones d'aménagement différé et disposer d'un droit de préemption là où il le décide. L'argument ne vaut pas. Ces contrats seront financés, si l'on en croit le ministre, sur l'enveloppe des contrats de projet État-région. La définition de leur contenu enferme les communes dans un tête-à-tête avec l'État. Est-il normal que la région et les départements ne soient que consultés ?

Sous couvert de coopération et de partenariat, il ne s'agit ici que de permettre à l'État d'interférer dans les politiques menées par les municipalités et les intercommunalités puisque ces contrats, qualifiés de projets d'intérêt général, pourront venir en totale contradiction avec les documents locaux d'urbanisme, qui devront alors être modifiés. C'est pourtant l'inverse qui serait la logique : ces contrats devraient être obligatoirement compatibles avec les documents supérieurs d'urbanisme, sous peine de remettre en cause la cohérence globale de l'aménagement du territoire francilien. Le manque de précision des objectifs fixés à ces contrats ouvre de surcroît la voie à des documents très vastes, mettant en cause la libre administration des collectivités locales.

Sur le fond, nous sommes sceptiques quant à la volonté de l'État de se réinvestir par ce biais sur les questions locales, notamment en matière de logement, alors que toutes les politiques menées, que toutes les lois adoptées, et notamment la loi Boutin, organisent un désengagement massif de l'État de la politique de la ville.

Nous plaidons en faveur d'un réengagement réel de l'État dans ses domaines de compétences traditionnels, logement, transport, santé, équipements... Mais la nouvelle fiscalité que vous introduisez dans ce texte ne fait qu'autoriser la société du Grand Paris à capter une partie des excédents des opérations d'aménagement au détriment de la péréquation régionale. On peut légitimement craindre que ces nouvelles dispositions, en organisant la spéculation autour des gares pour rentabiliser les investissements de l'État, éloignent encore un peu plus les populations fragilisées du centre métropolitain. Ce texte porte un vrai risque de ségrégation : on est loin de l'objectif de la réduction des inégalités sociales, territoriales et fiscales inscrit à l'article premier.

Nous souhaitons que les contrats de projet État-région se fixent des objectifs plus ambitieux, que leur financement soit revu à la hausse pour la période

2013-2018. Les outils de la coopération entre l'État et les collectivités existent : à quoi bon en créer de nouveaux, plus contraignants pour les collectivités ?

L'aménagement du territoire est une question politique qui incombe aux élus, représentants du peuple, comme à l'État, garant de l'intérêt général. Un équilibre doit être trouvé. Ce n'est pas le cas avec votre projet qui donne tout pouvoir à l'État, contrat de développement territorial ou non, de confier au privé la définition des ambitions d'aménagement hors de toute considération d'intérêt général.

M. le président. – Amendement n°62, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. – C'est un faux contrat que vous créez ici. Malgré vos dénégations, il est clair que les communes qui accueilleront la ligne de métro automatique seront contraintes à mettre en œuvre les aménagements décidés par la société du Grand Paris, tant est inégale la relation entre les parties contractantes. Il faut que les maires sachent qu'ils devront passer sous les fourches caudines.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Après la création de deux établissements publics, la société du Grand Paris et la société Paris-Saclay, nous en venons à celle des contrats de développement territoriaux, troisième pilier du texte. Nous ne pouvons accepter, et c'est la position quasi unanime de la commission, la suppression de cet article. Ces contrats sont indispensables pour organiser l'aménagement autour des gares, participer à l'objectif de création de logements défini à l'article premier et organiser le maillage entre le nouveau réseau et l'ancien.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Je suis surpris, mesdames, par votre façon de présenter ces contrats. A vous entendre, l'État ne chercherait ainsi qu'à créer des difficultés aux communes. Sachez pourtant que sur neuf territoires déjà, qui seront bientôt rejoints par trois autres, les maires se groupent autour de la notion d'identité du territoire et de stratégie de développement. L'heure est chez eux à l'enthousiasme. Ils n'ont pas le sentiment d'être pris dans le carcan d'un État autoritaire : ils savent que c'est un contrat avec deux signatures et que personne n'oblige personne.

Ces territoires de projet en formation, voilà le grand Paris dans sa dimension humaine. Nous ne sommes plus là dans la technique, dans les chiffres. Nous sommes dans la politique au sens noble : celle qui s'emploie à faire que les hommes puissent s'organiser pour se projeter dans l'avenir.

M. Gérard Longuet. – Très bien.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Vous aurez compris que le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement.

L'amendement n°62 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°153, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 1

Après les mots :

qui jouent un rôle structurant,

insérer les mots :

la région d'Ile-de-France et les départements de la région d'Ile-de-France, respectivement

II. - Alinéa 2

Supprimer cet alinéa.

M. Roger Madec. – Nous ne sommes pas ici face à des contrats de territoire comme les autres, ceux qui existent en région. Ils auront valeur de déclaration d'intérêt général pour les opérations d'aménagement des infrastructures.

Or, la région d'Ile-de-France est légalement compétente en matière d'organisation des transports collectifs et d'aménagement du territoire. Elle met en œuvre les contrats de projets avec l'État. De par leurs capacités financières, la région et les départements sont des partenaires privilégiés des communes et des EPCI pour la réalisation de leurs projets d'aménagement et d'équipements publics. Il serait normal que la région Ile-de-France et les départements soient signataires de ces contrats.

Dans tous les contrats de territoire, les financeurs participent à l'élaboration du contrat et le signent. Cela permet de mettre autour de la table l'ensemble des collectivités, gage d'une conduite efficace des opérations.

M. le président. – Amendement n°154, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

La région et les départements concernés peuvent être signataires de ces contrats.

M. Roger Madec. – Amendement de repli.

M. le président. – Amendement n°221 rectifié, présenté par M. Dallier.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

La région, le département concerné et le syndicat mixte « Paris Métropole » sont consultés préalablement à la signature du contrat.

M. Philippe Dallier. – Je poursuis mon idée de lier le syndicat Paris Métropole à la cohérence globale d'aménagement. J'ai cru comprendre que la

commission ne lui réserverait pas un sort aussi funeste qu'à mes amendements précédents. Il manque la précision du délai, mais la CMP pourra s'en charger.

M. le président. – Amendement n°63, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 2

Remplacer le mot :

consultés

par le mot :

associés

Mme Odette Terrade. – L'avis de la région et du département sera-t-il entendu ? Le Conseil d'État dans son rapport de 2008, cité par notre rapporteur, appelle à « un État contemporain qui recherche l'adhésion des acteurs de préférence à l'action unilatérale ». C'est une tout autre conception qui s'exprime dans ce texte. Nous souhaitons pour notre part une véritable co-construction des contrats territoriaux.

M. le président. – Amendement n°270, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

La région et le département concerné sont étroitement associés à l'élaboration de ces contrats.

Mme Dominique Voynet. – Quel sera le sort réservé aux régions dans la réforme des collectivités territoriales ? Nous l'ignorons encore mais personne, dans ce débat, ne conteste leur place dans l'aménagement du territoire, l'organisation des transports en commun, les contrats de projet avec l'État. Or les contrats de développement territoriaux recouvrent les contrats de projet et les compétences régionales : le rôle de la région dans leur élaboration doit donc être renforcé. M. Fourcade a raison de rappeler ce que prescrivait le Conseil d'État en 2008 : la tendance de fond est à la co-construction, « nouveau registre de l'action politique et administrative fondée sur la négociation et le consensus ».

Un territoire, un projet, un contrat, voilà qui nous rappelle des souvenirs, on croit entendre M. Jean-Pierre Raffarin… Une articulation entre les deux types de contrat est indispensable, d'autant que les contrats de développement territoriaux s'imposeront aux documents d'urbanisme existants.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – C'est à l'initiative de M. Badré que nous avons mentionné le rôle structurant des communautés d'agglomération et communautés de communes. Ajouter la région et les départements ne me semble pas une bonne chose : avis défavorable au n°153.

Il n'est pas non plus nécessaire que région et départements soient signataires : s'ils apportent des financements, cela va de soi, sinon, c'est inutile et lourd -souvenez-vous de la gestion des contrats Anru, quand il fallait courir après tous les participants pour la moindre formalité… Défavorable au n°154.

Je connais le souci de cohérence du réseau qui anime M. Dallier et je suis favorable à son amendement n°221 rectifié. *(On se réjouit sur divers bancs)* Le n°270 est satisfait : retrait ou rejet. Défavorable au n°63, il faut s'en tenir à la rédaction de la commission.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Défavorable aux n^{os}153 et 154…

M. Jean-Pierre Caffet. – Des arguments, peut-être ?

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Les mêmes que ceux de votre rapporteur. Favorable au n°221 rectifié. Le n°270 est satisfait. Défavorable au n°63.

L'amendement n°153 n'est pas adopté.

M. Jean Desessard. – Je ne comprends pas l'argument du rapporteur, repris sans être dit par le ministre : l'amendement n°154 évoque une possibilité et non une obligation. Personne n'aura à courir après la région ni le département ! Et vous êtes favorables à l'amendement de M. Dallier : lorsque l'idée vient de notre collègue, les choses sont plus faciles et pour consulter ces collectivités, il n'y a plus à leur courir après ?

M. Philippe Dallier. – Vous me faites trop d'honneur !

Mme Dominique Voynet. – Le rapporteur semble reprendre à son compte l'architecture retenue par le Gouvernement, dans la réforme de l'intercommunalité. M. Fourcade souligne en effet le rôle structurant des communautés d'agglomération alors qu'il ne dit rien de la région et du département. Il ne faudrait pas laisser s'installer l'idée que la communauté d'agglomération a vocation à remplacer la région.

L'amendement n°154 n'est pas adopté.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Dans cette affaire de Grand Huit, vous voulez aller vite. Alors attention ! Car dans la rédaction de l'amendement Dallier, région ou département n'ont qu'à s'abstenir de répondre pour tout bloquer.

M. Philippe Dallier. – C'est bien pourquoi j'ai parlé de la nécessité d'affiner la rédaction en CMP.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La commission n'est pas favorable à une association et à la signature du contrat par la région et le département. En revanche, ceux-ci doivent être consultés et il existe aujourd'hui des techniques modernes et rapides : rien n'est bloqué et, en l'absence de réponse, on signe quand même. Le décret règlera ces questions.

L'amendement n°221 rectifié est adopté.

M. le président. – Remarquable unanimité.

Les amendements n^os^270 et 63 deviennent sans objet.

M. le président. – Amendement n°218, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

Le contrat de développement territorial définit, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, des objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de logement et de déplacements afin d'assurer, notamment, la diversité des fonctions urbaines, la mixité sociale dans l'habitat et une utilisation économe et équilibrée des espaces prenant en compte les objectifs du développement durable. Les objectifs fixés en matière de logement tiennent compte des programmes locaux de l'habitat.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – La rédaction de la commission spéciale élargit le champ des contrats. Il y a là un risque de dispersion ! La vocation des contrats de développement territorial est tout de même l'aménagement, l'habitat, le développement économique et les déplacements. N'allons pas les transformer en longue déclaration d'intention. La liste des domaines couverts par le contrat pourra être complétée dans la pratique, à l'initiative des communes ou EPCI.

M. Jean Desessard. – Ce n'est pas l'enthousiasme débordant !

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – La commission a l'audace de considérer son texte comme meilleur que celui que propose le Gouvernement.

M. Christian Blanc*, secrétaire d'État*. – Vu la qualité de nos relations avec le rapporteur, j'accepte ses observations.

L'amendement n°218 est retiré.

M. le président. – Amendement n°272, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, t Boumediene-Thiery et M. Muller.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Conformément aux objectifs du Grenelle 1 et aux prescriptions du Grenelle 2 de l'environnement, le contrat de développement territorial définit les mesures à prendre et les programmes permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des énergies renouvelables, la préservation de la biodiversité et du réseau hydraulique et la prévention des risques naturels.

Mme Dominique Voynet. – Nous souhaitons que les contrats de développement territorial intègrent les prescriptions du Grenelle de l'environnement. Le Gouvernement nous le présente comme l'alpha et l'oméga de sa politique en matière de développement durable, il doit le respecter, en particulier pour lutter contre le gaspillage de l'énergie et l'étalement urbain.

M. le président. – Amendement n°274, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

Mme Dominique Voynet. – Il n'est pas opportun d'engager des contrats particuliers de développement territorial à Saclay alors que le schéma d'ensemble et notamment son calendrier ne sont pas définis.

Le plateau de Saclay est déjà au cœur d'un maillage de transports. Ses habitants attendent une modernisation et une amélioration des services existants (RER B et C, lignes de bus) plus qu'un nouveau projet qui ne répondrait pas à leurs attentes.

En créant des contrats de développement territorial, cet article pourrait susciter une urbanisation massive sur le plateau, dont la desserte en transports en commun est inexistante et que les habitants du plateau de Saclay ne souhaitent pas.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – L'amendement n°272 est très largement satisfait par notre alinéa 3 qui se réfère à l'article L. 121 du code de l'urbanisme. L'amendement n°156, qui viendra tout à l'heure, est encore plus détaillé et nous y sommes favorables. Je souhaite donc le retrait de celui-ci à son profit.

Défavorable à l'amendement n°274 : nous ne voyons pas pourquoi ôter au plateau de Saclay la possibilité d'un contrat de développement territorial. Les terres agricoles sont préservées, on ne risque pas là une urbanisation sauvage.

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

Mme Dominique Voynet. – Je retire d'autant plus volontiers mon amendement au profit du n°156 que j'en suis cosignataire.

L'amendement n°272 est retiré.

L'amendement n°274 n'est pas adopté.

L'amendement n°292 rectifié n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°155 rectifié, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

Il est procédé à l'établissement d'un diagnostic spécifique tenant compte de la situation locale en matière de logement et de logement social sur les territoires inclus dans le périmètre du contrat.

Au vu de ce diagnostic, le contrat précise le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser pour chaque opération d'aménagement.

L'amendement n°102 est retiré.

M. Jean-Pierre Caffet. – La rectification intègre l'amendement n°102 de M. Repentin. Ma rédaction était très alambiquée, la sienne est meilleure.

Nous voulons favoriser le logement social.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Favorable mais je souhaite une nouvelle rectification : la dernière phrase est inutilement compliquée.

M. Jean-Pierre Caffet. – D'accord.

M. le président. – Amendement n°155 rectifié *bis*, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

Il est procédé à l'établissement d'un diagnostic spécifique tenant compte de la situation locale en matière de logement et de logement social sur les territoires inclus dans le périmètre du contrat.

Au vu de ce diagnostic, le contrat précise le nombre de logements et le pourcentage de logements sociaux à réaliser.

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

L'amendement n°155 rectifié bis est adopté à l'unanimité.

M. le président. – Amendement n°156, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Le contrat de développement territorial comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Mme Catherine Tasca. – Il faut inscrire clairement le contrat territorial dans la logique du Grenelle II, dont l'article 17 n'est pas encore voté.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Mme Voynet a bien voulu retirer son amendement parce que je lui avais dit que nous accepterions celui-ci. Je ne vais pas changer d'avis ! *(Sourires)*

Il peut se faire bien sûr que la rédaction définitive du Grenelle II amène à modifier cette disposition.

Mme Catherine Tasca. – A moins que l'on ne retienne celle-ci pour le Grenelle II !

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

L'amendement n°156 est adopté à l'unanimité.

M. le président. – Amendement n°157, présenté par Mme Bricq et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- une part des produits des baux commerciaux consentis par l'établissement public « Société du Grand Paris » dans les gares ;

Mme Nicole Bricq. – C'est un amendement de cohérence avec l'amendement n°142 qui n'a pas trouvé grâce à vos yeux. Je le retire donc.

L'amendement n°157 est retiré.

M. le président. – Amendement n°64, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 15

Supprimer cet alinéa.

Mme Marie-Agnès Labarre. – Des dispositions nouvelles ont été introduites par cet article afin de spécifier les financements de ces contrats de développement territorial. Comme les engagements du secrétaire d'État étaient bien maigres, le rapporteur a précisé d'autres sources de financement. A ce titre, il indique que le financement des contrats inclura les participations des aménageurs et constructeurs dues en application des articles L. 311-4, L 332-9 et L. 332-11-3 et la moitié des excédents dégagés par les opérations d'aménagement. Ces dispositions peuvent apparaître de bon sens. Pour autant, nous considérons qu'il est anormal que l'autre moitié des excédents dégagés alimente la société du Grand Paris, et donc le remboursement de l'emprunt pour le Grand huit. Si ces excédents devaient être captés par une structure de dimension régionale, il aurait fallu en faire bénéficier le Stif ou la région.

Ces modes de financements en circuit fermé ne permettent en aucune manière la péréquation au niveau régional puisque ils iront toujours aux mêmes collectivités, celles situées sur le tracé. Ils incitent en outre à limiter des opérations non rentables comme la construction de logements sociaux ou d'équipements publics. De plus, une telle logique porte en elle le risque de développement à outrance des activités de services et tertiaires dans le cadre d'une densification non maîtrisée.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Chaque fois que nous proposons des recettes pour la société du Grand Paris, on nous répond qu'elle devrait aller au

Stif ou à la région ! Il est normal que la SGP bénéficie de la moitié des éventuels excédents.

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

L'amendement n°64 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°65, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéas 18 et 19

Supprimer ces alinéas.

Mme Éliane Assassi. – Nous ne souhaitons pas que la déclaration d'intérêt général soit utilisée pour obliger les collectivités à modifier les documents d'urbanisme.

Il n'est pas acceptable que ces contrats obligent à une modification systématique des documents d'urbanisme locaux : les projets du Grand Paris doivent être compatibles avec le Sdrif et respecter les documents d'urbanisme élaborés démocratiquement.

M. le président. – Amendement n°158, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 18

I. - Remplacer le mot :

vaut

par les mots :

peut valoir

II. - Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

dans ce cas, le contrat précise les actions et opérations pour lesquelles il vaut déclaration d'intérêt général.

M. Jean-Pierre Caffet. – Cet amendement introduit un élément de souplesse car les opérations ne justifient pas toutes une déclaration d'intérêt général.

M. le président. – Amendement n°159, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 19

Supprimer cet alinéa.

M. Jean-Pierre Caffet. – L'article L. 300-6 du code de l'urbanisme prévoit les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

M. le président. – Amendement n°66, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG

Alinéa 19

Rédiger comme suit cet alinéa :

Ces actions ou opérations d'aménagement et projets d'infrastructures doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

Mme Éliane Assassi. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°276, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 19

Rédiger ainsi cet alinéa :

Ces actions ou opérations d'aménagement doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2008.

Mme Dominique Voynet. – Je suis obstinée... Après avoir tant combattu le schéma directeur de 1994 et si bien plaidé pour que l'on écoute les collectivités, comme l'a fait M. Fourcade, il est difficile d'admettre que l'on continue à piétiner pour élaborer un nouveau Sdrif !

Cet alinéa foule au pied des années d'efforts d'organisation territoriale. Un contrat passé entre l'État et quelques communes pourra remettre en cause les efforts coordonnés des collectivités : c'est un recul de quarante ans en matière d'aménagement du territoire !

M. Jean Desessard. – Très bien.

M. le président. – Amendement n°234 rectifié, présenté par MM. Pozzo di Borgo et Philippe Dominati.

Alinéa 19

I. - Première phrase

Remplacer les mots :

l'autorité administrative

par les mots :

l'une des communes ou l'un des établissements publics de coopération intercommunale engagé dans l'élaboration du contrat, après accord des autres cocontractants envisagés,

II. - En conséquence, compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

A l'issue de cette enquête publique, la signature du contrat de développement territorial emporte mise en compatibilité de ces documents.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Compte tenu de l'enjeu opérationnel, mieux vaut que les communes ou les EPCI concernés par le contrat, et non l'État, conduisent les opérations relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Défavorable à l'amendement n°65 : la disposition visée prévoit l'application du code de l'urbanisme. Le préfet peut engager les procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour les projets d'intérêt général

Favorable à l'amendement n°158. Défavorable à l'amendement n°159 : l'alinéa 19 est important. *(M. Gérard Longuet approuve)* La question de l'incompatibilité est un serpent de mer : défavorable à

l'amendement n°66, ainsi qu'à l'amendement n°276. L'amendement n°234 rectifié est trop compliqué et créerait des conflits entre communes : retrait ?

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Défavorable à l'amendement n°65 ; favorable à l'amendement n°158 ; défavorable à l'amendement n°159 ainsi qu'à l'amendement n°66 et à l'amendement n°276. Les services de l'État n'ont pas pu évaluer les effets juridiques de l'amendement n°234 rectifié : retrait ?

Mme Dominique Voynet. – Il est problématique qu'un nouveau contrat territorial s'impose aux outils existants, d'autant qu'il ne prend pas en compte les prescriptions en matière de prévention des risques.

Le rapporteur a répondu à l'amendement n°65 que le préfet « peut » engager des procédures, alors que l'alinéa 19 prévoit qu'il les « engage » : cette ambiguïté entretient le flou autour du statut même du contrat de développement territorial. Il est dangereux de laisser penser que les efforts déployés pour se doter d'outils d'urbanisme cohérents vont être ainsi affaiblis, à l'heure où nombre de ces documents sont en cours de révision, notamment pour mieux prendre en compte la prévention des risques.

A la demande du groupe CRC-SPG, l'amendement n°65 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	334
Nombre de suffrages exprimés	333
Majorité absolue des suffrages exprimés	167
Pour l'adoption	42
Contre	291

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n°158 est adopté.

L'amendement n°159 n'est pas adopté, non plus que les amendements n^{os}66 et 276.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Concernant l'amendement n°234 rectifié, je n'insiste pas.

L'amendement n°234 rectifié est retiré.

L'article 18 est adopté.

Article 19

① *Pour la mise en œuvre des actions et opérations nécessaires à un contrat de développement territorial, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés peuvent conclure avec une personne morale de droit public ou privé, jusqu'à l'expiration du contrat de développement territorial, un contrat portant à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision ou de modification du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement.*

② *Pour la passation du contrat, les spécifications techniques formulées pour la définition des besoins comportent au moins le programme global de construction de l'opération d'aménagement avec une répartition indicative entre les programmes de logements, d'activité économique et la liste des équipements publics à réaliser.*

③ *Le programme global de construction de l'opération d'aménagement doit tenir compte des programmes locaux de l'habitat, dès lors que ceux-ci ont été adoptés.*

④ *Les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux au sens du même article L. 302-5.*

⑤ *Le contrat précise les conditions selon lesquelles, en cas de résiliation totale ou partielle à l'issue de la procédure de révision simplifiée ou de l'enquête publique, les parties peuvent s'accorder, sans attendre la liquidation définitive du solde et l'indemnisation du cocontractant, sur le montant d'une provision dont elles acceptent le versement anticipé à ce dernier.*

⑥ *Le contrat ne peut mettre à la charge du cocontractant que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans le périmètre fixé par la convention ou, lorsque la capacité des équipements programmés excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ces besoins.*

Mme Odette Terrade. – Les contrats de développement territorial sont loin d'emporter notre enthousiasme, d'autant que cet article, consacré aux conditions de leur mise en œuvre, les rapproche de contrats de partenariat. Autrement dit, ils pourront être confiés à des organismes privés et, de par leur taille gigantesque, vraisemblablement à des grands groupes, de la conception à la réalisation en passant par la révision des documents d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage. D'où une privatisation rampante de l'aménagement du territoire que nous dénoncions en discussion générale. Pour nous, l'aménagement du territoire doit viser non la rentabilité mais le développement équilibré des territoires *via* la mixité sociale et un maillage du territoire par des équipements publics. Compte tenu de la situation du logement public, il faut imposer des mesures autrement plus contraignantes pour faire respecter la loi SRU, renforcer les missions des organismes existants tels que l'établissement foncier d'Ile-de-France. Nous ne voulons pas d'une SGP se comportant comme un aménageur privé dont la seule obsession serait le financement de la double boucle.

M. le président. – Amendement n°67, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Michel Billout. – Par cohérence avec notre position à l'article 18, nous demandons également la suppression de cet article qui autorise les collectivités à confier l'exécution de projets depuis leur conception jusqu'à leur réalisation à des tiers privés sans que ces derniers ne courent aucun risque : une indemnisation est prévue lorsque le projet n'est pas retenu ou que les équipements programmés excèdent les besoins.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Avis défavorable : l'article 19 offre un nouvel outil aux communes qui souhaitent l'utiliser, pour globaliser la conception d'un projet.

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

L'amendement n°67 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°68, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

une augmentation du

par les mots :

l'obligation d'atteindre le

M. Michel Billout. – Que les communes puissent déléguer leur pouvoir d'aménagement du territoire à un prestataire privé est choquant : désormais, qui rendra compte aux citoyens ? Il aurait fallu instituer des garde-fous, notamment à l'alinéa 4 pour faire respecter la SRU. Le texte autorise, en effet, les communes qui ne respectent pas la règle du 20 % de logements sociaux sur leur territoire à conclure un contrat de développement territorial « à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre une augmentation du pourcentage de logements locatifs sociaux ». Qu'est-ce à dire ? Une augmentation de 0,1 % suffira-t-elle ? Affirmer que cet article institue une conditionnalité témoigne d'un mépris envers la loi SRU. D'où notre amendement.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Rejet. Le texte est clair : il s'agit des communes visées l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation.

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

L'amendement n°68 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°279, présenté par Mme Voynet, M. Desessard, Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et M. Muller.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le contrat doit intégrer au minimum 30 % de logements sociaux.

M. Jean Desessard. – Cet amendement poursuit le même objet que celui déposé à l'article premier : l'intégration par les CDT de 30 % de logements sociaux, au lieu des 20 % prévus par la loi SRU, afin de répondre à la forte demande en Ile-de-France. Pour mémoire, en 2009, pas moins de 28 % des candidats à un logement social avaient rempli une demande en Ile-de-France. La ségrégation spatiale redouble les effets de l'exclusion sociale subie par les ménages les plus modestes.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – L'amendement est déraisonnable : rejet.

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

L'amendement n°279 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°69, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Pour les communes, autres que celle visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, celles ci ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre l'obligation d'atteindre le pourcentage de logements locatifs sociaux indiqué dans le schéma directeur d'aménagement d'Ile-de-France.

M. Michel Billout. – Pour lutter contre les ravages de l'étalement urbain, il a été décidé de réviser le schéma directeur de la région Ile-de-France il y a cinq ans. Pour les auteurs de la révision, la densification urbaine doit passer par une politique de développement de l'habitat et des transports en commun, de rééquilibrage entre l'est et l'ouest et une politique environnementale et durable ainsi que par la production de 60 000 logements nouveaux par an. Ce Sdrif révisé, qui n'a jamais été appliqué faute de décret en Conseil d'État, portait une ambition pour l'aménagement du territoire francilien, contrairement à la vision réductrice et purement financière de la majorité.

Ce document a été adopté à la suite d'un travail d'analyse et de prospective approfondi et d'une procédure démocratique. Le Président de la République semble l'ignorer qui, le jour même de la présentation du Sdrif, en 2008, annonçait la création d'un comité interministériel à l'aménagement du territoire, qui devait déboucher sur un nouveau plan stratégique pour la région capitale : la reprise en main par l'État était engagée.

Afin de rendre l'aménagement du territoire francilien plus cohérent, nous souhaitons que les contrats de développement intègrent les objectifs du Sdrif en matière de logements locatifs sociaux.

M. le président. – Amendement n°160, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les autres communes ne peuvent conclure un tel contrat qu'à la condition que le programme global de construction de l'opération d'aménagement intègre la réalisation de logements dont une part devra être constituée de logements locatifs sociaux au sens de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation.

Mme Bariza Khiari. – Les opérations d'aménagement devront être fonctionnellement mixtes et comprendre des constructions de logements, notamment sociaux. Une offre de logements diversifiée à proximité des infrastructures favorisera la densité urbaine, limitera les émissions de gaz à effet de serre et limitera les effets de la « centrifugeuse sociale » qui renvoie les ménages les moins favorisés en grande périphérie.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – La commission ayant donné un avis favorable à l'amendement n°155 rectifié *bis*, il lui semble inutile de le répéter ici. Avis défavorable à l'amendement n°160, ainsi qu'au n°69 : nous avons bien assez parlé du Sdrif.

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

L'amendement n°69 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°160.

L'article 19 est adopté.

Article 19 bis

① *Le chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par une section 4 ainsi rédigée :*

②

« Section 4

③

« Objectifs de construction de logements en Île-de-France

④

« Art. L. 302-13. – *En Ile-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région arrête, pour une période de trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le Conseil régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de leur saisine.*

⑤ *« Les programmes locaux de l'habitat tiennent compte des objectifs fixés au premier alinéa.*

⑥

« Un bilan territoire par territoire de l'avancée de la réalisation des objectifs mentionnés au premier alinéa est présenté chaque année au Conseil régional de l'habitat. »

M. le président. – Amendement n°222, présenté par M. Dallier.

Alinéas 4 et 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 302-13. - En Ile-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région arrête les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres des futurs contrats de développement territoriaux et, plus généralement, dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le syndicat mixte « Paris Métropole », d'une part, les communes et leurs groupements compétents en matière de programme local de l'habitat concernés, d'autre part, sont préalablement consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de leur saisine. Ces objectifs s'imposent aux programmes locaux de l'habitat concernés.

M. Philippe Dallier. – Le domaine du logement est l'un de ceux où l'inadéquation des outils actuels de gouvernance de l'Ile-de-France est la plus criante. Le Sdrif fixe l'objectif de 60 000 nouveaux logements par an, que les départements sont chargés de territorialiser. Or ces derniers ne construisent rien : ils peuvent accorder des aides à la pierre mais la délivrance des permis de construire est entre les mains des maires et des EPCI. L'article propose donc de revenir aux bonnes vieilles méthodes : que le préfet assigne à chaque territoire des objectifs de construction tous les trois ans.

Mais il s'agit là d'une question très délicate : il faudra y regarder de près pour savoir où construire de nouveaux logements afin de renforcer la mixité sociale et de rééquilibrer le territoire. Il paraît inenvisageable de réaliser en trois ans les objectifs assignés car les communes et EPCI devront rendre compatibles leurs PLH.

Par pragmatisme, je propose donc de supprimer ce délai et, parmi les organismes consultés, de remplacer le comité régional de l'habitat par le syndicat Paris Métropole : il faudra bien un jour que nous réussissions à faire à Paris ce qui se fait dans toutes les métropoles de province !

M. le président. – Amendement n°161, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 302-13 - En Ile-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1er de la loi n° ... du ... relative au Grand Paris, le Comité régional de l'habitat arrête, sous l'autorité du représentant de l'État dans la région, pour une période de 3 ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements, dans un objectif, de mixité sociale et d'équilibre territorial, dans chacun des territoires de la région d'Ile-de-France.

« Les communes et établissements publics compétents en matière de PLH concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable dans un délai de trois mois à compter de leur saisine.

II. - Alinéa 6

Remplacer le mot :

Conseil

par le mot :

Comité

Mme Catherine Tasca. – Le comité régional de l'habitat est responsable de la coordination de la politique du logement au niveau régional. Présidé par le préfet, il comprend les représentants des principaux financeurs et des élus. Il ne doit donc pas être réduit à un rôle de consultation mais doit assumer un pouvoir de décision. En prévoyant que le préfet arrête seul les objectifs de construction, ce projet de loi témoigne d'une méfiance infondée à l'égard des instances spécialisées et collectives. L'expérience du comité est irremplaçable.

M. le président. – Amendement n°302, présenté par M. Fourcade, au nom de la commission.

I. - Alinéa 4, première phrase

Remplacer les mots :

pour une période de trois ans

par les mots :

tous les trois ans

II. - Alinéa 4, seconde phrase et alinéa 6

Remplacer le mot :

Conseil

par le mot :

Comité

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Amendement de rectification rédactionnelle.

M. le président. – Amendement n°162, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Alinéa 4, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Ces objectifs sont conformes aux prescriptions figurant dans le schéma prévu à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

Mme Catherine Tasca. – Nous souhaitons que les objectifs fixés par le préfet soit conformes aux prescriptions du Sdrif, notamment lorsqu'il prévoit la hausse de la proportion minimale de logements sociaux de 20 à 33 % dans les zones qui en sont dépourvues et autour des nœuds de transport. Ainsi seulement pourra s'amorcer un rééquilibrage entre l'est et l'ouest de la capitale.

M. Jean-Pierre Fourcade, *rapporteur*. – Avis défavorable à l'amendement n°222. Je conçois le dessein de M. Dallier et je constate une fois encore son attachement à Paris Métropole mais il me semble peu naturel de confier à ce syndicat la fonction du comité régional de l'habitat.

Même avis négatif sur l'amendement n°161, car le préfet est l'autorité exécutive, et sur le n°162, sans qu'il soit besoin d'insister : nous parlons du Sdrif depuis trois jours.

M. Christian Blanc, *secrétaire d'État*. – Mêmes avis. Avis favorable à l'amendement n°302 de la commission.

L'amendement n°222 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°161.

L'amendement n°302 est adopté.

L'amendement n°162 n'est pas adopté.

L'article 19 bis, modifié, est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°163, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 19 *bis*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

En Ile-de-France, dans les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares du réseau de transports publics du Grand Paris doivent intégrer la réalisation de logements pour contribuer à l'atteinte des objectifs définis à l'article L. 302-5 du même code avant 2020.

M. Roger Madec. – Le préfet fixera des objectifs de construction de logements. Mais il pourrait être tenté de repousser les logements sociaux loin des gares, aux abords desquelles les opérations immobilières seront les plus rentables. Il faut donc s'assurer que la construction de logements autour des gares est suffisante pour atteindre les objectifs fixés par la loi SRU.

Des communes ont contourné la loi SRU en ouvrant des places en maison de retraite ou en

construisant des logements étudiants en lieu et place de logements sociaux ; nous voulons nous prémunir contre ce risque.

Nous acceptons, enfin, de rectifier en ôtant la référence à 2020, puisque ce délai correspond à celui de l'article 55 de la loi SRU.

M. le président. – C'est donc l'amendement n°163 rectifié, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 19 *bis*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

En Ile-de-France, dans les communes visées à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures prévues autour des gares du réseau de transports publics du Grand Paris doivent intégrer la réalisation de logements pour contribuer à l'atteinte des objectifs définis à l'article L. 302-5 du même code.

M. Jean-Pierre Fourcade*, rapporteur*. – Vous allez dans le sens de la mixité fonctionnelle et sociale autour des gares et vous avez retiré la référence à 2020 : avis favorable.

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

L'amendement n°163 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°293 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Mes chers collègues, nous avons examiné 44 amendements depuis minuit 30 et tenu l'engagement de la Conférence des Présidents : je vous en remercie ! Nous examinerons donc le 26 avril les 63 amendements qui restent, ce qui permettra au Gouvernement, s'il le souhaite, de convoquer une CMP.

Prochaine séance, lundi 26 avril 2010, à 15 heures.

La séance est levée à 2 h 50.

Le Directeur du service du compte rendu analytique :

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du lundi 26 avril 2010

Séance publique

A 15 HEURES ET LE SOIR

- 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).

ERRATUM

Dans le compte rendu de la séance du 8 avril 2010, p. 58, 2e colonne, rétablir le texte de l'amendement ainsi :

Amendement n°30, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

XI. - Le présent article n'exclut pas la mise en œuvre des dispositions prévues à l'alinéa 2 de l'article 72-1 de la Constitution.