

## Intervention de Gilles CARREZ

**lors du débat sur le Grand Paris à l'Assemblée nationale**

**le 25 novembre 2009**

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Carrez.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Enfin quelqu'un de sérieux !

**Mme Sandrine Mazetier.** Et de respectable !

**M. Gilles Carrez.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous devons réussir le Grand Paris car, à mes yeux, il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport ; c'est d'abord et avant tout un aménagement équilibré, harmonieux, de notre région, à même d'assurer le bien-être de ses habitants et les conditions de réussite de ses entreprises. Nous avons beaucoup à faire : il nous faut réduire les ségrégations spatiales entre l'habitat et l'emploi, entre les catégories sociales, entre les zones riches et les zones pauvres.

Un premier point doit s'imposer à notre réflexion : on ne peut dissocier la dimension transport de celle de l'aménagement. Je souhaite clairement que le schéma de transport prenne toute sa place dans le schéma directeur d'aménagement. Du reste, les équipes d'architectes ont bien mis en évidence le lien entre l'aménagement, le transport et la qualité urbaine. Tout cela est indissociable. N'oublions surtout pas que le meilleur système de transport au monde ne saurait résister à un mauvais aménagement. En tant qu'élu de l'Est, je me dois d'appeler votre attention sur l'excessive concentration de l'emploi d'un côté, et du logement de l'autre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Nous aurons beau organiser dans les meilleures conditions la transhumance quotidienne, le système de transport, le bien-être des habitants, l'efficacité des entreprises trouveront rapidement leurs limites.

À mon sens, un réseau de transport doit tout d'abord améliorer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Cet élément est très important car l'Île-de-France constitue un bassin d'emploi et d'habitat unitaire. Nous devons viser à ce que chacun des points de ce bassin soit le mieux possible relié à tous les autres points.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Tout à fait !

**M. Christophe Caresche.** Nous sommes d'accord !

**M. Gilles Carrez.** L'attention, les efforts, ne doivent pas se concentrer exclusivement sur les liaisons entre pôles de compétitivité actuels ou futurs.

**M. Christophe Caresche.** On ne saurait mieux dire !

**M. Gilles Carrez.** La priorité absolue est de disposer d'un maillage des réseaux de transport au plus près du terrain...

**Mme Annick Lepetit.** Bravo !

**M. Gilles Carrez.** ... dans lequel, n'hésitons pas à le dire, il y a une place pour la voiture.

**M. Christophe Caresche.** Et pour le vélo !

**M. Gilles Carrez.** Tout cela est complémentaire : gardons-nous d'opposer les transports collectifs à la voiture.

Pour avoir longtemps travaillé à l'aménagement des villes nouvelles, j'ai été frappé par le fait que le succès de ces entités, en termes d'accueil d'habitants et surtout d'entreprises, tenait beaucoup plus à la qualité des liaisons de transport routières et ferroviaires avec Paris et la proche couronne, qu'aux liaisons des villes nouvelles entre elles.

Le Président de la République m'a confié une mission le 29 avril dernier sur le financement de ce magnifique projet. J'ai remis un rapport au Premier ministre le 30 septembre. Permettez-moi en premier lieu d'insister sur la méthode. Il m'a paru indispensable d'associer à la réflexion l'ensemble des parties prenantes, à commencer par l'État sous tous ses aspects – l'État équipement, l'État Bercy, le secrétariat d'État du Grand Paris, la préfecture de région, la direction régionale – mais aussi, à parité, la région, à qui nous avons, en 2005, confié, dans le cadre de la décentralisation, la responsabilité des transports, et le syndicat des transports d'Île-de-France où siègent, aux côtés de la région, les huit départements.

À partir de ce constat, il m'a également paru souhaitable – et je me tourne vers notre collègue Pancher – d'associer des collègues de province car la question de l'aménagement de notre Île-de-France et du Grand Paris ne doit pas être traitée d'un point de vue strictement francilien.

**Mme Sandrine Mazetier.** Bien sûr.

**M. Gilles Carrez.** La province y est intéressée au premier chef. C'est pourquoi il m'a paru très important de recueillir l'avis de nos collègues de province, ne serait-ce que pour les rassurer : si l'État, comme c'est légitime, participe au financement des transports de l'Île-de-France, en aucun cas cela ne devrait se faire au détriment des réseaux de transport de province. C'est là un point qu'il faut constamment rappeler.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Nous sommes d'accord.

**M. Gilles Carrez.** Un constat s'est rapidement et unanimement imposé à nous : nous ne pouvons en aucun cas dissocier le court-moyen terme du long terme. Nous ne saurions les opposer.

**Mme Sandrine Mazetier.** Bravo !

**M. Gilles Carrez.** Le court-moyen terme, c'est un programme ambitieux de rattrapage d'investissements trop longtemps différés, d'urgences impatientement attendues par les

Franciliens, qu'il s'agisse des Parisiens dits privilégiés – mais songeons à la saturation de la ligne 13 –, des Franciliens de la proche couronne – usager régulier de la ligne A, je peux en parler en connaissance de cause – ou encore de nos concitoyens de la grande couronne.

Je ne voudrais pas faire de la politique stérile. Voilà des retards que nous avons accumulés depuis vingt-cinq ans. Cela suppose un immense effort que les Franciliens attendent, espèrent.

**M. Christophe Caresche.** Écoutez-le, monsieur Lagarde, c'est intéressant !

**M. Gilles Carrez.** Je pourrais citer toutes les opérations : l'ensemble de nos réseaux de RER, le matériel sur la ligne A, les infrastructures et le matériel sur la B, la C, la D, le prolongement d'Eole jusqu'à la Défense, tous les prolongements des lignes de métro, la 11, la 7, etc, les tramways, le T1, le T2, le T3, le T4, les tram-trains, le désenclavement des quartiers...

En vérité, mes chers collègues, ce projet existe bel et bien : c'est le plan de mobilisation construit avec l'État depuis plusieurs années, et la région, en concertation avec les départements.

**M. Christophe Caresche.** N'est-ce pas, monsieur Lagarde ?

**M. Gilles Carrez.** Et comme l'a d'ailleurs très bien dit Nicolas Sarkozy le 29 avril, de ce projet de mobilisation, il ne faut rien retrancher.

**M. Daniel Goldberg.** C'est vrai.

**M. Gilles Carrez.** Le plus long terme, ce sont les nouveaux pôles de développement : Saclay, Plaine de France, Seine Amont, Marne-la-Vallée, la desserte renforcée de nos aéroports, Orly, Roissy et, M. Lagarde a raison, Le Bourget, atout extraordinaire trop longtemps ignoré. C'est le métro de rocade que vous nous proposez, monsieur le secrétaire d'État, et la liaison au nord, vers Roissy, au sud vers Orly, en prolongeant la ligne 14 METEOR. À ce stade, vous avez parfaitement raison de vous inscrire dans une échéance de long terme, que nous avons trop négligée depuis vingt ans dans cette région où la gouvernance est très complexe. L'histoire de notre Île-de-France, sans même remonter au baron Haussmann, montre bien que souvent, ce fut l'État qui nous a obligés, nous qui étions enfermés dans un système dont la complexité terrible conduisait à l'immobilisme, à bousculer nos habitudes et à nous projeter dans l'avenir. Bon nombre d'idées du secrétariat d'État sont à cet égard extrêmement puissantes qu'il est de notre intérêt de mettre en œuvre, comme l'a très bien dit Jean-Christophe Lagarde.

**Mme Sandrine Mazetier.** Lesquelles ?

**M. Gilles Carrez.** Dans cette perspective historique de notre région, je trouve le discours de Nicolas Sarkozy tout à fait salutaire.

De ce constat partagé nous avons tiré une conclusion toute simple : nous devons concilier les deux exigences, les urgences du court terme et les défis du long terme. Un consensus s'est ainsi dégagé sur un projet qui comprend le plan de mobilisation, la rocade la plus proche de Paris pour desservir les banlieues entre elles, quelle que soit sa dénomination –

« rocade », « simple huit », « Arc express », « Orbival » chez nous, « Orbitale » dans le passé » – et bien entendu, la liaison, par la 14, entre Roissy et Orly.

Une autre évidence s'est imposée : celle du maillage. Ces nouvelles infrastructures présentent l'intérêt de dynamiser un réseau existant déjà très riche. On ne peut raisonner « nouvelles infrastructures » qu'en termes de maillage. C'est ainsi que nous obtiendrons une efficacité maximale.

L'enjeu n'est pas hors de portée. À l'horizon 2025, il se chiffre à 25 milliards d'euros qui se répartissent à parts égales entre le projet Grand Paris spécifique et le plan de mobilisation. Nous pouvons les prendre en charge pour l'essentiel, que nos collègues de province se rassurent, à partir de la ressource de la région Île-de-France, la plus riche du pays.

Cela dit, chacun sait qu'en matière de transport, la difficulté n'est pas l'investissement mais l'exploitation, autrement dit le fonctionnement. Nous avons donc examiné de quelle manière il conviendrait de couvrir les besoins d'exploitation, pour arriver à la conclusion que c'était possible, là aussi, mais qu'il faudrait nous montrer courageux et justes en proposant des financements préservant un équilibre entre trois acteurs.

Le premier est l'utilisateur – à travers les tickets, les abonnements – dont la part dans les coûts d'exploitation est descendue à 30 % ; cette part, osons le dire, ne peut être diminuée davantage. J'ai proposé qu'elle n'augmente pas plus vite que le pouvoir d'achat, mais elle doit évoluer.

**M. Bertrand Pancher.** Très bien !

**M. Gilles Carrez.** Le deuxième acteur est l'employeur, via le versement transport. Reste le troisième et dernier acteur, qui n'a jamais voix au chapitre puisqu'il arrive en bout de course : le contribuable. Nous ne mettons pas assez en évidence que lorsque l'écart se creuse entre la dépense et la recette, le déficit est comblé par le contribuable grâce aux impôts de la région, laquelle prend la moitié du déficit à sa charge, l'autre moitié étant assumée par les huit départements.

Ensuite, il ne faut pas hésiter à recourir à l'emprunt...

**M. Christophe Caresche.** Mesurette !

**M. Gilles Carrez.** ...pour peu que l'on s'assure des modalités de son remboursement.

**M. Christophe Caresche.** Voilà ! Bravo !

**M. Gilles Carrez.** Nous avons donc proposé un recours raisonnable à l'emprunt. En face des annuités de remboursement doivent figurer des recettes très précisément identifiées.

**M. Christophe Caresche.** Ce n'est pas ce que propose le secrétaire d'État !

**M. Gilles Carrez.** Mais si, c'est ce que propose le secrétaire d'État ! Il a un *business plan* précis.

**M. Yves Albarello**, *rapporteur*. Disons un plan de financement... Nous ne sommes pas aux États-Unis !

**M. Gilles Carrez**. Je terminerai par une certitude que je puise dans mon expérience de l'aménagement dans cette région : si l'État et la région ne trouvent pas un accord explicite, si les collectivités locales ne se reconnaissent pas dans le projet du Grand Paris, nous irons droit au blocage...

**M. Patrick Beaudouin**. Eh oui !

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet**. Exactement ! Il faut le dire ! Écoutez bien, monsieur le secrétaire d'État, c'est important !

**M. Gilles Carrez**. ...et nous accumulerons les retards – scénario d'autant plus préoccupant que ce sont les Franciliens qui en subiront les conséquences.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite que vous nous répondiez clairement. Le 8 juillet dernier, au STIF, dont je faisais alors partie, nous avons adopté à l'unanimité le projet Arc Express dans sa partie Orbival. À l'unanimité, nous avons saisi la commission nationale du débat public.

**M. Jacques Alain Bénisti**, *rapporteur pour avis*. Absolument !

**M. Gilles Carrez**. Si j'ai bien compris, cette portion sera intégrée au schéma du Grand Paris, donc à la Société du Grand Paris qui devrait être créée, je l'espère, au cours du premier semestre de l'année prochaine.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet**. Bien sûr !

**M. Gilles Carrez**. J'aimerais avoir une certitude : que nous ne perdions pas l'avance prise – je sais M. Lagarde très soucieux des délais, des retards accumulés – dans la réalisation d'un projet qui faisait l'unanimité...

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet**. En effet : l'unanimité !

**M. Gilles Carrez**. ...à cause de ce passage de relais du STIF à la Société du Grand Paris.

**M. Christophe Caresche**. Très juste, monsieur Carrez !

**M. Gilles Carrez**. D'où la proposition, dans mon rapport, monsieur le secrétaire d'État, d'articuler le plus étroitement possible la société du Grand Paris et le STIF.

En outre, je tiens à saluer le travail du rapporteur de la commission du développement durable et celui du rapporteur pour avis de la commission des lois. Yves Albarello a eu parfaitement raison de s'attacher à bien protéger les financements nécessaires au plan de mobilisation et indispensable pour répondre aux urgences exprimées par les Franciliens, sans faire courir aucun risque sur les financements ultérieurs. Quant à Jacques Alain Bénisti, il nous a proposé de replacer en première ligne la commission nationale du débat public.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** C'est un minimum !

**M. Gilles Carrez.** Permettez-moi enfin une mise en garde : gardons-nous de multiplier les procédures dérogatoires.

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Bien sûr !

**M. Gilles Carrez.** Souvent, en matière d'aménagement, on croit aller plus vite grâce...

**M. Christophe Caresche.** À des exceptions !

**M. Gilles Carrez.** ...à des dérogations qui, en fait, provoquent des contentieux, des frustrations et, en fin de compte, des retards.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Tout à fait !

**M. Jacques Alain Bénisti,** *rapporteur pour avis.* C'est bien le problème !

**M. Gilles Carrez.** Je souhaite par conséquent que les excellentes propositions des deux commissions soient suivies d'effet.

Vous voyez bien, monsieur le secrétaire d'État, que cette affaire se révèle des plus complexes. Je demande donc à mon tour qu'on abandonne toute idée d'urgence sur ce texte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

**M. Christophe Caresche.** Merci, monsieur Carrez !

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Bravo !

**M. Gilles Carrez.** Nous avons besoin d'un délai de réflexion.

À partir de là, chacun saura se mobiliser car nous disposons là d'un très beau projet...

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Bien sûr !

**M. Gilles Carrez.** ...que nous n'avons pas le droit de gâcher par des conflits stériles. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et SRC.*)

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.