

COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Jeudi 29 janvier 2009

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2009
(Conclusions de la CMP)

PROGRAMMATION DES FINANCES PUBLIQUES
(Conclusions de la CMP)

CONSTRUCTION ET INVESTISSEMENT
(Conclusions de la CMP)

SOMMAIRE

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
Article 7	1
Article 8 <i>bis</i>	6
Article additionnel	7
Article 9	7
Articles additionnels	15
Article 10	17
DÉPÔT D'UN RAPPORT	20
PROCÉDURE SIMPLIFIÉE	20
RAPPEL AU RÈGLEMENT	20
GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)	20
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	20
Article 10 (Suite)	20
Article 11	44
LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2009 (Conclusions de la CMP)	48
<i>Discussion générale</i>	48
<i>Discussion du texte élaboré par la CMP</i>	52
Article 2 (État A)	52
<i>Vote sur l'ensemble</i>	53
PROGRAMMATION DES FINANCES PUBLIQUES (Conclusions de la CMP)	53
<i>Discussion générale</i>	53
<i>Discussion du texte élaboré par la CMP</i>	55
Article 2	55
Article 3	56
Article 4	56
Article 5	57
Article 6	57
Article 9	57
<i>Vote sur l'ensemble</i>	58
CONSTRUCTION ET INVESTISSEMENT (Conclusions de la CMP)	58
<i>Discussion générale</i>	58
<i>Discussion du texte élaboré par la CMP</i>	61
Article additionnel après l'article 3	61
Article 3 <i>ter</i>	62
Article 8	62
<i>Vote sur l'ensemble</i>	62

SÉANCE du jeudi 29 janvier 2009

60^e séance de la session ordinaire 2008-2009

PRÉSIDENCE DE MME MONIQUE PAPON,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :
M. FRANÇOIS FORTASSIN, MME ANNE-MARIE PAYET.

La séance est ouverte à 9 h 45.

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

Grenelle de l'environnement (Suite)

Discussion des articles (Suite)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 7.

Article 7

I. - Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. À cet effet, l'État incitera les régions, les départements et les communes et leurs groupements de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012.

II. - Le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs suivants, dans un délai d'un an suivant la publication de la présente loi :

a) *Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis ;*

b) *Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, ainsi que permettre la revitalisation des centres-villes, les collectivités territoriales disposant désormais, ou étant dotées dans l'année qui suit l'adoption de la présente loi, d'outils leur permettant en particulier de conditionner la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport, ainsi que de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation ;*

c) *Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;*

d) *Préserver la biodiversité à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ;*

e) *Assurer une gestion économe des ressources et de l'espace et réexaminer dans cette perspective les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme ;*

f) *Permettre la mise en œuvre de travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, notamment l'isolation extérieure, en adaptant les règles relatives à la protection du domaine public ;*

g) *Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.*

III. - L'État encouragera la réalisation, par les collectivités territoriales, d'opérations exemplaires d'aménagement durable des territoires.

Il mettra en œuvre un plan d'action pour inciter les collectivités territoriales, notamment celles qui disposent d'un programme significatif de développement de l'habitat, à réaliser des éco-quartiers avant 2012, en fournissant à ces collectivités des référentiels et une assistance technique pour la conception et la réalisation des projets.

Il encouragera la réalisation, par des agglomérations volontaires, de programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale, paysagère et sociale, en continuité avec le bâti existant, qui intégreront dans leurs objectifs la préservation et la rénovation du patrimoine existant, le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, la prise en compte des enjeux économiques et sociaux, la réduction de la consommation d'espace et la réalisation de plusieurs éco-quartiers.

Un plan pour restaurer la nature en ville sera préparé pour l'année 2009.

Amendement n°374 rectifié bis, présenté par MM. Pintat, Merceron, Amoudry, B. Fournier, J. Blanc, Pierre, Revet et Gournac.

Dans la seconde phrase du I de cet article, après les mots :

documents d'urbanisme,

insérer les mots :

et après concertation avec les autres autorités compétentes en matière d'énergie, de transport et de déchets,

M. Jean-Claude Merceron. – Les objectifs fixés au niveau local dans les plans « climat énergie » territoriaux doivent faire l'objet d'une large concertation associant l'ensemble des acteurs publics locaux : ils interfèrent avec les compétences exercées par certains groupements de collectivités, notamment ceux

qui interviennent dans l'énergie, les transports et les déchets.

Mme la présidente. – Amendement identique n°602, présenté par M. Sergent et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

M. Roland Courteau. – Il faut en effet associer l'ensemble des acteurs, dans le respect de leurs compétences respectives.

M. Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques. – C'est une précision utile : avis favorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie. – Favorable. Ces autorités sont des partenaires incontournables.

L'amendement n°374 rectifié bis, identique à l'amendement n°602, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°166 rectifié, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Dans le second alinéa (a) du II de cet article, après le mot :

naturelles,

insérer les mots :

en hiérarchisant les priorités d'usage des terres au regard des finalités inscrites dans le présent article

M. Didier Guillaume. – Tous les dix ans, l'équivalent d'un département agricole est urbanisé et artificialisé, le plus souvent de manière irréversible. L'amplification de l'étalement urbain, qui perturbe les équilibres agro-écologiques et territoriaux, appelle une réaction claire des élus locaux, garants du respect de la ruralité.

On ne peut se contenter de simples conseils aux collectivités. Fixer un cadre législatif flou dont les collectivités récalcitrantes pourront exploiter les failles n'est pas responsable. Cet amendement respecte l'esprit de la loi en garantissant le respect des priorités d'usage des terres. En faisant primer le naturel et l'agricole sur le foncier et l'industriel, vous empêcheriez le gaspillage et la destruction parfois irréversible de terres agricoles au profit d'intérêts secondaires, et vous assureriez la sauvegarde de la terre, seule ressource inépuisable.

Mme la présidente. – Amendement identique n°643, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

M. Jacques Muller. – Les terres agricoles sont une ressource précieuse car non renouvelable. Je fais mienne l'argumentation de M. Guillaume.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La lutte contre l'artificialisation des terres est un objectif louable, mais l'amendement est superfétatoire par rapport aux dispositions de l'article 7 et aux nombreux outils déjà

disponibles pour les collectivités locales. La hiérarchie des priorités varie en fonction du contexte : c'est aux élus locaux de les fixer, non au code de l'urbanisme. Retrait, sinon rejet.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Didier Guillaume. – C'est bien entendu aux collectivités locales de prendre leurs responsabilités, mais une loi de programme peut les inciter à prendre des décisions !

M. Jacques Muller. – On grave dans le marbre les priorités collectives afin de participer à l'économie des terres agricoles, sans empiéter sur la responsabilité des collectivités.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette mesure est déjà prévue à l'article 7, deuxième alinéa.

M. Alain Gournac. – Eh oui !

Les amendements identiques n°166 rectifié et 643 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°167 rectifié, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le deuxième alinéa (a) du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Dans les trois mois suivant la publication de la présente loi, une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée.

M. Thierry Repentin. – Comme le Grenelle l'avait proposé, il convient de prévoir une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations permettant de limiter l'extension du foncier artificialisé. Le rapport du Comité opérationnel d'urbanisme préconisait d'ailleurs une évolution fiscale pour limiter les constructions éparées très consommatrices de terres. Pourquoi ne pas prévoir une base minimale de taxation correspondant à un seuil de densité déterminé en fonction d'un coefficient fiscal de densité représentatif des droits à construire ? Les documents d'urbanisme pourraient également comporter un volet financier afin de taxer de manière différentielle les zones, pour lutter contre l'étalement urbain.

Il faudrait faire évoluer la fiscalité locale pour encourager un urbanisme durable qui garantisse une gestion plus économe des ressources et de l'espace. Ce Grenelle est une première étape : à l'avenir, il faudra envisager des réformes de structure réellement utiles pour la transition écologique. Pour l'heure, le délai de trois mois que nous fixons paraît suffisant car nous ne partons pas de rien.

Mme la présidente. – Amendement n°521, présenté par Mme Blandin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le deuxième alinéa (a) du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée.

Mme Marie-Christine Blandin. – Cet article prévoit de lutter contre l'artificialisation des sols. Le groupe biodiversité du Grenelle, que j'ai eu l'honneur de présider avec M. Le Grand de juillet à septembre 2007, n'a réuni ses 50 membres que six fois. Ce n'est pas en deux mois et demi qu'il est possible de savoir comment sauver les océans, les vergers, les rivières, les forêts primaires, la biodiversité ordinaire et les terres agricoles. Cependant, le consensus fut total sur la gravité de l'érosion de la surface agricole, forestière, ou « naturelle » autour de nos villes. Son artificialisation, avec son cortège d'imperméabilisations, de pollutions, de ruptures dans les continuités, a été identifiée par tous comme une des causes essentielles de la disparition des espèces, aux côtés des excès de prédation et de l'imprégnation chimique.

Selon les experts fiscalistes, nos taxes et nos impôts favorisent des choix destructeurs pour la nature. Nous n'avons pas eu le temps d'évaluer les différentes modifications proposées : de l'interdiction d'extension de la ville à l'autorisation limitée à des surfaces proportionnelles à l'accroissement démographique, de la modification des impôts sur le foncier non bâti aux bonus de dotations urbaines pour les cités qui se reconstruiraient sur leurs friches internes.

Il n'en demeure pas moins que l'artificialisation doit être maîtrisée et que le levier fiscal est indispensable.

M. Bruno Sido, rapporteur. – A l'origine, les deux amendements étaient identiques, mais la commission en souhaitait la rectification. Elle est donc favorable à l'amendement n°167 rectifié et demande le retrait de celui de Mme Blandin.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Cette étude sur la fiscalité est déjà prévue dans l'article. En revanche, le délai de trois mois est très court : nous aurions préféré six mois. Sagesse.

Mme Marie-Christine Blandin. – N'étant pas membre de la commission des affaires économiques mais néanmoins parlementaire motivée par le Grenelle, je n'ai pu suivre les bons conseils de M. Sido. Je soutiens l'amendement de M. Repentin.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Comme les trois mois paraissent très courts, je m'en remets à la sagesse de la Haute assemblée.

M. Thierry Repentin. – Je rectifie mon amendement pour passer de trois à six mois.

M. Alain Gournac. – Très bien !

Mme la présidente. – Il s'agit donc de l'amendement n°167 rectifié *bis*.

Les amendements n°167 rectifié bis et n° 521, devenus identiques, sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°247, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans le cinquième alinéa (d) du II de cet article, après les mots :

la biodiversité

insérer le mot :

notamment

Mme Évelyne Didier. – Cet article est quelque peu réducteur : si l'érosion continue de la biodiversité impose des mesures de préservation, elles ne doivent pas se limiter aux seules continuités écologiques qui constituent un des moyens, parmi d'autres, de préserver la biodiversité.

M. Alain Gournac. – Ah, les « notamment » !

Mme la présidente. – Amendement identique n°522, présenté par Mme Blandin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Mme Marie-Christine Blandin. – Je sais que l'adverbe « notamment » n'a pas la cote mais cet article n'évoque, pour préserver la biodiversité, que la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques. C'est oublier les espaces verts, le choix des variétés cultivées, le mode de traitement des arbres dans la ville, la taille de leur fosse de plantations, la gestion différenciée, la conservation d'ouvertures dans les clochers, le non-traitement toxique des greniers accessibles aux chauve-souris et oiseaux nocturnes, l'implantation de haies, la pose de ruches ou de nichoirs, les toitures végétalisées, les jardins partagés, les potagers dans les écoles, l'abandon des pesticides le long des rails. Il y a mille façons, même en ville, de préserver la biodiversité. Aussi, le « notamment » s'impose, ce qui permet au législateur de fixer les priorités, mais de montrer que d'autres voies existent.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les grands juristes estiment que les mots « notamment » ou « nonobstant » sont inutiles et superfétatoires dans les lois.

M. Alain Gournac. – Ça n'existe pas !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cependant, si nous voulions les supprimer dans tous les textes, nous n'en finirions pas. La commission est donc favorable à ces deux amendements identiques.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Il y a effectivement de nombreux moyens pour préserver la biodiversité : avis favorable.

Les amendements identiques n^{os} 247 et 522 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°147, présenté par M. Le Grand.

Dans le d) du II de cet article, remplacer les mots :

à travers

par le mot :

dont

M. Jean-François Le Grand. – Je vais retirer mon amendement en raison de l'adoption des deux précédents. Je veux cependant confirmer les propos de Mme Blandin : comme l'a rappelé le groupe de réflexion que nous avons co-animé durant l'été 2007, les trames vertes ou bleues et les corridors de circulation de la biodiversité sont fondamentaux.

Comme je l'ai dit lors de la discussion générale, leur mise en œuvre est quelque peu ambiguë. Je ne sais si mes propositions seront retenues, mais le Gouvernement doit réfléchir à la méthodologie, puis à la mise en œuvre de ces corridors. Si l'on part sur des principes restrictifs, on risque de passer à côté de la cible. Nous devons nous écarter d'une vision un peu trop politique pour aller vers plus de pragmatisme afin de mettre en œuvre ces trames vertes et bleues

L'amendement n°147 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°131 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Revet, Bizet, Pierre et Bailly.

Compléter le II de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

h) Prévoir, pour tout projet de construction d'immobilier commercial et d'immobilier collectif d'habitation, la réalisation d'espaces verts.

M. Rémy Pointereau. – Les végétaux permettent d'améliorer l'environnement : ils fixent le gaz carbonique et libèrent de l'oxygène ; ils améliorent l'air en l'humidifiant et en fixant les particules fines. A ce rôle majeur pour la santé publique s'ajoute la prévention des inondations, les zones végétales perméables récupérant l'eau, à la différence des surfaces imperméabilisées.

Enfin, les végétaux contribuent à réduire la consommation d'énergie, puisque que leur présence à proximité des habitations peut diviser par deux les infiltrations d'air froid l'hiver, ce qui permet d'économiser 10 % à 12 % de l'énergie consacrée au chauffage.

L'extension des espaces verts doit donc devenir une priorité pour la gestion du territoire par les collectivités locales.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le louable objectif d'inciter à la réalisation d'espaces verts urbains est pris en compte -notamment !- par l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme et par l'article 7 de ce projet de

loi, qui prescrit la réalisation en 2009 d'un « plan pour restaurer la nature en ville ».

Mais nous devons laisser les élus locaux définir la place des espaces verts, en fonction de la taille et de la localisation des projets.

Au vu de la tempête qui vient de frapper le sud-ouest, j'ajoute qu'il faudrait imposer des distances minimales entre les arbres et les habitations et prendre en compte la plus ou moins grande résistance au vent selon les variétés.

Je propose le retrait de l'amendement ou son rejet.

M. Pierre Bernard-Reymond. – Certains maires remplacent aux carrefours les arbres par des cactus poussant sur des graviers, afin d'économiser l'eau d'arrosage. Comment concilier cette démarche avec l'objectif de revégétaliser la ville ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le Gouvernement souhaite le retrait de l'amendement car l'action des maires doit s'inscrire dans les documents d'urbanisme, élaborés en fonction des situations locales.

La France, qui pilote une réflexion européenne sur la nature en ville, organisera cette année une conférence sur ce sujet. Bien sûr, il ne s'agit pas nécessairement de planter des cactus aux carrefours...

M. Rémy Pointereau. – Je relève que ma suggestion est « louable » (*rires*) et, ayant rappelé l'objectif prioritaire de développer la présence de végétaux en ville, je retire cet amendement d'appel.

L'amendement n°131 rectifié est retiré.

Mme Marie-Christine Blandin. – Je le reprends et le rectifie en ajoutant *in fine* « à gestion différenciée » pour prendre en compte la gestion des espèces et l'économie d'eau.

Actuellement, des promoteurs vendent des lotissements sur la foi de maquettes équipées d'arbres en plastique et de superbes projections en 3D montrant un environnement végétal, alors que l'acquéreur découvre en définitive des espaces entièrement bétonnés. Il faut mettre un terme à cette publicité mensongère en obligeant à faire des plantations ! (*Applaudissements et « Bravo ! » sur les bancs socialistes*)

Mme la présidente. – C'est l'amendement n°131 rectifié *bis*.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Pourquoi n'avoir mentionné que l'habitat collectif ?

Au demeurant, la rectification ne change rien à l'objection de la commission, qui reste défavorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Même avis, car cette disposition s'imposerait à tous les permis de construire, alors qu'ils devraient être délivrés conformément aux documents d'urbanisme.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°131 rectifié bis, mis aux voix par assis et debout, n'est pas adopté

Mme la présidente. – Amendement n°168 rectifié, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le II de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...) Disposer d'outils nouveaux et adapter des outils existants, afin de permettre de préserver le foncier agricole.

Mme Odette Herviaux. – Au début des années 70, il fallait disposer d'au moins 4 000 mètres carrés d'un seul tenant lorsqu'on voulait construire dans mon département. Autres temps, autres mœurs et c'est heureux.

A croissance égale, nos besoins d'urbanisation consomment deux fois plus de foncier agricole que ceux de l'Allemagne. Tous les dix ans, la France crée des zones bétonnées et goudronnées qui sacrifient l'équivalent de la surface d'un département.

Depuis une décennie, la pression en zone périurbaine s'est accrue au détriment des terres agricoles. Cette expansion spatiale prend la forme de routes, de parkings et d'espaces bâtis, essentiellement sous forme d'habitat individuel. Le plus souvent, l'évolution est irréversible. Elle induit une forte augmentation du prix des terres, donc la spéculation foncière.

Or, la ressource foncière agricole est rare et commune. Sa préservation devient un enjeu majeur avec l'augmentation de la population mondiale et la hausse des besoins alimentaires.

Les terres agricoles sont plus précieuses que jamais. S'ils en ont la volonté, les élus locaux peuvent contenir l'avance désordonnée de l'urbanisation en créant des zones agricoles protégées ou en élaborant une charte de l'agriculture périurbaine, sur l'exemple du Scot de Métropole Savoie. Ces outils sont encore peu utilisés, bien qu'ils soient plus adaptés que la traditionnelle zone agricole et naturelle du plan local d'urbanisme. La zone agricole protégée peut être définie conjointement à l'élaboration du PLU et du Scot ou leur apporter des modifications.

La disparition du foncier agricole n'est pas une fatalité. Notre amendement affirme la nécessité de le préserver, pour assurer notre sécurité alimentaire, pour conforter la situation des agriculteurs locaux fournissant encore nos marchés.

Mme la présidente. – Amendement identique n°645, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

M. Jacques Muller. – Il faut protéger le foncier agricole, dont le coût freine l'installation de nouveaux agriculteurs, notamment en zone périurbaine.

Nous proposons que la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles serve à préserver les terres agricoles en périphérie des agglomérations, notamment en faveur du maraîchage de proximité.

La demande de légumes, surtout bio, dépasse souvent l'offre de proximité. Il faut donc favoriser l'installation des jeunes pour développer l'offre de qualité dans le cadre de circuits courts.

M. Roland Courteau. – Très bien !

Je rappelle aussi que la compétition permanente entre l'immobilier et l'agriculture renchérit le coût des terres au point que les jeunes ne peuvent plus s'installer.

M. Roland Courteau. – C'est vrai !

M. Jacques Muller. – J'en rencontre souvent, prêts à tenter l'aventure agricole à proximité des centres urbains, qui n'en ont cependant pas les moyens. L'agronome que je suis y est d'autant plus sensible. Il est important d'affirmer cette priorité dans la loi et d'explorer de nouveaux outils.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ces amendements sont satisfaits par le paragraphe A du II de l'article 7. Retrait ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Même avis. Le texte définit des objectifs, non des outils, qui ont d'ailleurs davantage leur place dans le code rural et non dans celui de l'urbanisme.

M. Jacques Muller. – J'ai évoqué la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles : on sort de l'urbanisme.

Mme Marie-Christine Blandin. – Je soutiens ces amendements. Lors des travaux préparatoires au Grenelle, nous avons animé des groupes diversifiés et complexes, au sein desquels le dialogue n'était pas toujours aisé. (*Marques d'approbation sur les bancs socialistes*) Et pourtant, si une mesure a fait se retrouver tous les participants, des ONG les plus radicales au syndicat majoritaire dans l'agriculture, c'est bien la protection des zones cultivables. Pour une fois que la société civile jusque dans ses composantes les plus éloignées se met d'accord, les parlementaires doivent être au rendez-vous.

M. Roland Courteau. – C'est l'esprit même du Grenelle !

M. Alain Gournac. – Mais c'est déjà dans le texte !

Les amendements identiques n°s 168 rectifié et 645 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°644, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Compléter le II de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...) Autoriser l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation exclusivement dans les zones couvertes

par un schéma de cohérence territoriale et sous condition de réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacements, sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels.

M. Jacques Muller. – Il s'agit à la fois d'inciter les collectivités territoriales à élaborer des Scot et de permettre une planification de l'extension urbaine au regard des modes de déplacement et de la perte de l'espace qu'elle induit. Nous retrouvons ici la notion d'empreinte écologique.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement est partiellement satisfait par l'article 7. Aller plus loin ne paraît guère raisonnable. Les restrictions imposées par la loi SRU ont déjà conduit à un gel du foncier, qui a contribué ces dernières années à l'envolée des prix des terrains à bâtir.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le principe porté par cet amendement est très sain. Mais on ne peut imposer de telles contraintes à toutes les communes.

M. Thierry Repentin. – Les Scot sont des documents prospectifs essentiels pour définir les équilibres des territoires. Mais seuls cinquante sont aujourd'hui approuvés quand trois cents autres sont en cours d'élaboration. L'amendement priverait une partie du territoire national de toute possibilité d'urbanisation nouvelle, raison pour laquelle je ne le voterai pas. Le Gouvernement serait cependant bien inspiré de donner des instructions afin que des Scot soient élaborés partout.

M. Jacques Muller. – Si Mme la ministre s'engage dans ce sens, je retire mon amendement. Je peux en témoigner, la démarche n'est pas toujours spontanée chez les élus...

L'amendement n°644 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°169, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le II de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs.

M. Roland Courteau. – Les documents d'urbanisme sont garants de l'équilibre entre l'étalement urbain et les besoins de protection des ressources naturelles. Communes et intercommunalités, qui sont proches des citoyens, sont les mieux placées pour expliquer et accompagner le changement de mentalités auquel nous assistons depuis quelques années. Elles doivent être guidées dans leur action. Nous ne pouvons donc légiférer loin du regard des Français et de leurs élus locaux, qui doivent prendre la mesure du combat que nous menons.

C'est le sens de notre amendement. On sait les difficultés qu'éprouvent les présidents d'intercommunalités, les responsables des transports ou du logement à faire respecter les principes des documents d'urbanisme auprès de certaines communes récalcitrantes. Un principe énoncé a plus de vertu qu'un principe non dit. Notre amendement, qui ne résoudra certes pas tous les problèmes, permettra de crédibiliser les projets locaux et une mise en mouvement générale très salutaire.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette question relève plutôt du Grenelle II, qui prévoira comment les documents d'urbanisme doivent intégrer les objectifs de l'article 7. Retrait.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Même avis. L'amendement serait source d'insécurité juridique.

M. Roland Courteau. – Il ne s'agit que d'un principe !

L'amendement n°169 n'est pas adopté.

L'article 7 est adopté.

L'article 8 est adopté.

Article 8 bis

Dans les communes ou établissements publics de coopération intercommunale qui ont compétence d'organisation du transport collectif, la participation pour voirie et réseaux pourra être étendue au financement de ces modes de transport.

Mme la présidente. – Amendement n°25, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il faut certes trouver de nouveaux modes de financement des transports collectifs, mais la solution apportée par les députés n'est pas pertinente.

De fait, la participation pour voirie et réseaux s'applique aux terrains situés jusqu'à 80 mètres de l'axe de transport, soit ceux qui subissent les nuisances liées au bruit et à la fréquentation, et non aux biens situés entre 100 et 500 mètres de l'axe de transport, les plus valorisés par la présence de l'infrastructure. D'où cet amendement de suppression.

Mme la présidente. – Amendement identique n°248, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Mme Mireille Schurch. – Cet article 8 bis soumettrait les contribuables, qui participent déjà à l'aménagement de la voirie et au raccordement avec les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement, à une double imposition pour l'usage des transports collectifs. Mieux vaut donc le supprimer.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Nous partageons l'avis de la commission : avis favorable.

M. Thierry Repentin. – Ce dispositif, introduit à l'Assemblée nationale, permettra utilement de financer les transports collectifs en zones rurales où le développement des services de transport à la demande apparaît comme une réponse performante aux besoins des populations. Or ces services sont entièrement à la charge des contribuables, puisque le versement transport ne s'applique pas aux zones non couvertes par le périmètre des transports urbains. Toutefois, restent des points à préciser qu'ont soulignés les députés socialistes. Entre autres, le produit de la taxe sera-t-il affecté aux communes ou aux autorités organisatrices ? Je proposerai donc une version améliorée de ce dispositif par l'amendement n°301 rectifié à l'article 12...

M. Bruno Sido, rapporteur. – ...qui est très pertinente ! C'est l'assiette retenue qui pose problème à l'article 8 bis.

L'amendement n°25, identique à l'amendement n°248, est adopté et l'article 8 bis est supprimé.

Article additionnel

Mme la présidente. – Amendement n°159, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

La politique des transports optimise l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées. Elle veille à leur mise à niveau préalable et à leur entretien.

La politique des transports favorise la complémentarité des modes, notamment par l'aménagement des lieux d'échange et de correspondance. Elle encourage, grâce à la coopération entre les autorités organisatrices et entre les opérateurs, la coordination de l'exploitation des réseaux, la tarification combinée et l'information multimodale des usagers.

La politique des transports accorde, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et aux investissements ferroviaires, fluviaux et maritimes par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport.

M. Michel Teston. – Cet amendement symbolique vise à inscrire dans la loi les principes fondant la politique des transports et de la mobilité durable. De fait, malgré le plan de relance, le budget consacré aux transports ne permet pas de progresser. L'Afif souffre toujours d'un manque de financement qui ne sera pas résolu par la création d'une éco-taxe qui devrait seulement rapporter 880 millions par an et, de surcroît, à partir de 2011. Le Gouvernement ne doit pas se

désengager du secteur routier, au nom d'une politique visant à restreindre les créations de routes, car de nombreuses régions sont loin d'être désenclavées et ce, d'autant que la priorité accordée au fret non routier de marchandises ne se traduit pas dans le budget 2009. Selon l'École polytechnique fédérale de Lausanne en 2005, il faudrait affecter durant vingt ans 500 millions de crédits supplémentaires chaque année à la maintenance d'un réseau ferroviaire aujourd'hui dans un état critique. En témoignent les 1 200 km de points de ralentissement pour des raisons de sécurité ainsi que les nombreuses ruptures de caténaires. D'où la nécessité de rappeler, en préambule de ce chapitre, les fondements d'une véritable politique des transports que nous déclinerons à chacun de nos amendements.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Certes, cette loi de programmation fait grand usage du mode déclaratif. Mais rien ne justifie de coiffer ce chapitre d'une espèce de chapeau solennel puisque votre amendement est satisfait par l'article 2. Retrait, sinon rejet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Même avis. J'ajoute qu'il est également satisfait par la loi d'orientation sur les transports intérieurs qu'il reprend parfois mot pour mot.

M. Michel Teston. – L'article 2 est plus restrictif. Je maintiens donc notre amendement.

L'amendement n°159 n'est pas adopté.

Article 9

I. - La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. À cet effet, il sera établi avant la fin de l'année 2009 une cartographie des points de saturation du réseau, actuels et prévisibles à l'horizon 2020, dans le domaine ferroviaire. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de

sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement des riverains.

Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

II. - Pour la mise en œuvre des objectifs visés au I, l'État évalue l'opportunité d'inscrire les projets d'infrastructures à réaliser dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport visé à l'article 15, au regard, par priorité :

- du rapport entre le bilan coûts-avantages du projet et les émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet. Dans cette perspective, la rénovation des infrastructures existantes peut être privilégiée par rapport à la construction d'infrastructures nouvelles ;

- de l'avancement actuel de projets et de la possibilité d'exploiter le réseau eu égard à la saturation prévisible de sections déjà chargées ;

- de critères de développement durable, notamment l'impact du changement climatique, l'objectif du facteur 4, le report modal en faveur des modes peu polluants, l'accessibilité multimodale des territoires ; ils incluent les choix environnementaux tels que la réduction du bruit, l'effet de coupure, la qualité du paysage et la préservation de la biodiversité ;

- de l'amélioration de la desserte des agglomérations enclavées, des zones rurales et du maillage du territoire dans une perspective d'aménagement du territoire ;

- de la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces objectifs, il pourra en outre être fait appel à la procédure de la collectivité chef de file prévue par le cinquième alinéa de l'article 72 de la Constitution.

III. - L'État met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'État dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de cette étude au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi.

Mme Jacqueline Alquier. – Lutter contre la pollution, réduire les gaz à effet de serre dont le secteur des transports est responsable à 34,1 % et parer à la raréfaction et au coût du pétrole passe par une politique forte des transports collectifs et la limitation des aménagements routiers ; politique qui devra, toutefois, être différenciée selon qu'elle vise une zone urbaine, rurale ou montagnaise.

Dans un rapport élaboré dans le cadre de la délégation à l'aménagement et au développement durable, publié en juin 2008, soit concomitamment au Grenelle de l'environnement, Jean François-Poncet et moi-même, après avoir constaté que les projets réalisés dans le cadre du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire de 2003 profitaient d'abord aux zones déjà fortement dotées en infrastructures routières, soulignons la nécessité de prendre en compte d'autres critères que celui du nombre de véhicules par jour. C'est chose faite depuis le Grenelle de l'environnement où il a été décidé de limiter l'augmentation des capacités routières aux cas de congestion, d'insécurité ou lorsqu'un intérêt local le justifie. Mais, dans la pratique, rien n'a changé. A preuve, l'abandon du contournement de Toulouse et d'une voie rapide entre Toulouse et Castres-Mazamet qui laissera un bassin de 100 000 habitants à l'écart du réseau routier national et du réseau ferroviaire à grande vitesse.

C'est pourquoi nous proposons de distinguer, dans ceux qui sont financés par l'État, les projets répondant à une logique de décongestion, de sécurité ou d'aménagement du territoire.

Mme Mireille Schurch. – Nous nous félicitons des ambitions énoncées dans ce projet de loi et, en particulier, dans cet article 9. La part du transport dans les émissions de gaz à effet de serre est colossale ; le transport routier à lui seul est responsable de 93 % de ces émissions. Un tel chiffre donne la mesure de la politique des transports qui est proposée et de son ambition. En écho au consensus de la table ronde du Grenelle de l'environnement, la mise en œuvre de cette politique implique l'abandon de la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières. Dès lors, l'avion et la route deviennent des solutions de derniers recours.

Ce projet de loi affiche des principes que nous approuvons, sans donner les moyens de les réaliser. Son volet transport n'échappe pas à ce constat. Nous osons espérer que notre Assemblée introduira les engagements essentiels retenus au Grenelle pour affronter l'enjeu climatique et amorcer le changement « drastique » dans la politique de transport. Ce sera le sens de nos propositions.

Je suis inquiète quand je lis dans l'étude d'impact effectuée par le ministère du développement durable que « seuls devraient être réalisés les projets dont le taux de rentabilité socio-économique est supérieur au taux d'actualisation de référence pour les projets publics c'est-à-dire 4 % ». La révolution écologique est cruciale pour la survie de milliers d'espèces, de la faune, de la flore et, à terme, de l'humanité ; peut-on la conditionner à des impératifs de rentabilité économique ? Votre modèle de société restera-t-il invariablement le même, malgré toutes les conséquences désastreuses d'une politique libérale et spéculative ? D'autres leviers de développement

doivent être recherchés, humains, sociaux et en termes d'aménagement équilibré des territoires.

Je suis déçue : l'élan d'espoir suscité par le Grenelle, qui devait traduire un « véritable projet de société », reste dans le vague. Ce devait être « un tout » pour une « société nouvelle », votre Gouvernement en fait un *patchwork*, diluant les objectifs et oubliant les conclusions du dialogue long, instructif et fructueux du Grenelle. Pourtant, grâce à ce débat ouvert à toutes les forces vives de la Nation, une dynamique est lancée pour la prise en compte des enjeux du développement durable dans les prises de décisions aux niveaux local, national et par la prise de conscience de tout un chacun. La révolution verte est en marche.

Certaines dispositions appréciables comme l'inversion de la charge de la preuve, ont été introduites dans ce projet grâce aux 387 amendements, dont 150 issus de l'opposition, adoptés par l'Assemblée nationale. De même, j'apprécie la possibilité de financer des infrastructures alternatives à la route avec les participations de l'État dans les entreprises bénéficiaires. On peut donc espérer une inflexion du Gouvernement et de la majorité pour que le Sénat adopte d'autres amendements reflétant le consensus du Grenelle. Face à des formulations aussi peu contraignantes que « veillera », « favorisera », « incitera », nous aurons une attitude déterminée et constructive.

L'exigence d'inscrire dans le plan de relance de grands investissements publics tels que la modernisation du réseau ferré pourrait conduire à plus d'efficacité. L'affirmation d'une politique de transport fondée sur « une logique de développement des transports multimodale et intégrée » et contribuant au développement durable et à un aménagement équilibré du territoire, motivera nos différents amendements.

M. Michel Teston. – Il est précisé que « l'État veillera à réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport. La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs précis ». En outre, quelques dispositions de l'article 11 sont consacrées à la lutte contre les nuisances sonores autour des aéroports. Les autres types de nuisances et de risques ne sont quasiment pas évoqués. Or, si l'on veut faire passer la part de marché du non routier de 14 % à 25 % d'ici 2022, il convient de développer les trafics massifiés de fret fluvial et, surtout, ferroviaire. L'augmentation prévue du ferroutage inquiète les riverains des lignes concernées. C'est notamment le cas dans la vallée de la Maurienne avec le trafic de la future ligne Lyon-Turin, à Poitiers en raison de l'autoroute ferroviaire à l'étude entre Paris et l'Espagne, sur la rive droite du Rhône avec le projet de contournement de Lyon pour les convois de fret. La gêne sonore devrait être importante avec des trains

plus lourds, plus longs et plus nombreux. Or, si le matériel destiné aux voyageurs est désormais moins bruyant, ce n'est pas le cas de celui qui est utilisé pour le fret.

Pour le moment, la mesure de la gêne sonore repose sur la notion de bruit moyen, c'est-à-dire le nombre de décibels perçus en moyenne sur 24 heures. Il conviendrait de lui substituer la notion de bruit réel, c'est-à-dire le volume de chaque bruit perçu. Le Gouvernement pourrait inciter RFF à installer des protections phoniques dans la traversée des agglomérations et des bourgs.

L'augmentation du nombre de trains en circulation, de leur poids et de leur longueur, impose aussi de renforcer les dispositifs de sécurité. Cela passe d'abord par la régénération des voies qui seront utilisées par les transports massifiés, puis par une généralisation des détecteurs de boîte chaude qui mesurent la température des essieux, ainsi que par la pose d'un troisième rail dans la traversée des territoires urbanisés, afin de limiter les risques de renversement des wagons en cas de déraillement. Quelle est la position du Gouvernement et de RFF ?

Mme la présidente. – Amendement n°161, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter la seconde phrase du premier alinéa du I de cet article par les mots :

, soit moins de quatre cent cinquante parties par million (ppm) par mètre cube de dioxyde de carbone dans l'atmosphère

M. Michel Teston. – Nous voulons inscrire dans le texte les objectifs chiffrés établis par le Giec, afin que ce texte ne se limite pas à un catalogue de bonnes intentions.

A l'Assemblée nationale, M. Bussereau a jugé cette mention trop précise pour un texte d'orientation. Nous persistons à penser qu'un texte d'orientation doit fixer des objectifs audacieux.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Défavorable : la loi doit rester claire et lisible pour tout un chacun.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Ma réponse reste la même qu'à l'Assemblée nationale.

M. Alain Gournac. – Bravo !

M. Michel Teston. – Je le regrette.

L'amendement n°161 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°26, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa du I de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les députés ont souhaité que soient cartographiés les points de saturation du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles

à l'horizon 2020. Cette disposition devrait plutôt figurer dans l'article 10, consacré au fret ferroviaire, que dans cet article 9 dont la portée est plus générale et transversale.

*Accepté par le Gouvernement,
l'amendement n°26 est adopté.*

Mme la présidente. – Amendement n°192, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans l'avant-dernier alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des

par les mots :

la capacité routière globale du pays n'augmente plus, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité et répondre à

Mme Mireille Schurch. – Il faut affirmer clairement que l'État n'augmentera pas la capacité routière sauf pour des raisons de sécurité ou lorsqu'il s'agit de décongestionner certains points. Cet amendement reprend fidèlement la rédaction issue du Grenelle. Restons fidèles au consensus qui s'est dégagé alors.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La différence des rédactions est si faible que ce débat me paraît byzantin. Défavorable à l'amendement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous disons que le réseau routier appartenant à l'État ne sera plus prioritaire, sauf trois exceptions.

On critique l'A 55 Pau-Langon, mais la route qui relie la capitale du Béarn à la métropole d'Aquitaine est l'une des plus meurtrières. Les deux autres critères sont la congestion et l'intérêt d'aménagement local. Priorité est donnée au ferroviaire, au fluvial et aux autoroutes de la mer. La rédaction actuelle est préférable. Je souhaite le retrait de l'amendement.

L'amendement n°192 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°27, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

A la fin de l'avant-dernier alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

des riverains

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le développement de voies routières doit avoir un impact limité, et pas seulement pour les riverains.

*L'amendement n°27, accepté par le Gouvernement,
est adopté.*

Mme la présidente. – Amendement n°165, présenté par Mme Alquier et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Avant le dernier alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'évaluation préalable des projets, pour leur programmation et leur accès aux financements de l'État, fait l'objet d'une analyse selon des critères spécifiques, selon qu'ils répondent à une logique de décongestionnement, de sécurité ou à un besoin d'intérêt local. Pour ces derniers, ils sont évalués en premier lieu en terme d'amélioration de l'accès aux services publics, à l'emploi et aux équipements structurants des territoires.

Mme Jacqueline Alquier. – Il ne faut plus privilégier les projets les plus rentables. Notre amendement s'appuie sur le rapport que la Délégation du Sénat à l'aménagement durable du territoire a consacré aux transports et au désenclavement des régions françaises. Il s'agit de définir des critères pertinents en fonction des trois catégories que vous venez de rappeler. L'intérêt local, c'est l'aménagement de l'accès à un panel de villes, aux services publics et à l'emploi. Puisqu'on sait le mesurer, il faut être attentif à ne pas en faire une catégorie fourre-tout.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement est redondant avec celui que la commission a déposé à l'article 15 bis. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Claude Biwer. – J'ai travaillé avec Mme Alquier au rapport qu'elle a cité et nous aimerions que notre travail serve à quelque chose parce que nous avons repéré des difficultés. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement qui rejoint celui-ci.

Mme la présidente. – Amendement n°499, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste.

Avant le dernier alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

A cet effet, l'Etat programme le montant des moyens financiers qu'il souhaite consacrer à chacune de ces trois catégories d'investissement routier.

M. Claude Biwer. – Le ministre a cité les trois exceptions. Nous voulons éviter que la troisième n'ait de la soupe que s'il reste du bouillon. (*Sourires*) On trace des routes, puis on construit autour et l'on trace de nouvelles routes... On peut ainsi mettre le compas au centre d'une ville et mesurer le développement des agglomérations du Havre à Perpignan tandis que des régions centrales sont abandonnées. Il y a donc de bonnes raisons de scinder les critères, ce qui va dans le sens du rapporteur et du ministre et rend la loi plus intelligible.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – L'ancien ministre de l'agriculture que je suis est trop sensible à la sécurité alimentaire pour ne pas avoir relevé votre propos gastronomique. Nous comprenons

tous les trois critères et la loi est claire. L'État a agi pour la gare Meuse TGV...

M. Claude Biwer. – Où les trains ne s'arrêtent pas...

M. Daniel Soulage. – Le ministre nous a rappelé les priorités mais j'ai suivi les travaux de la Délégation à l'aménagement du territoire et le président François-Poncet a bien insisté sur le fait qu'il ne reste plus grand-chose pour les autres une fois qu'on a financé les contournements de Bordeaux et de Toulouse avec les crédits pour la sécurité. Si ces deux villes sont sur de grands axes, plusieurs départements situés entre les deux sont privés de desserte. Je suis donc tout à fait dans l'esprit de la Délégation en souhaitant qu'à l'avenir, ils puissent bénéficier d'un travail suivi.

M. Michel Teston. – Le projet met la priorité sur les modes de transport non routier. Pour autant, il reste des aménagements routiers à réaliser, qui sont limités. Les programmer a le mérite de la clarté. Cela éviterait que l'on fasse comme pour le plan de relance, dont on ne connaissait pas la destination des crédits.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sur le plan de relance, monsieur Teston, le Premier ministre consacrera lundi à Lyon un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires aux infrastructures de transport. Il faut que tout le monde s'y mette. Or certains départements arrêtent les routes pour tout miser sur le social. Le président du conseil général d'Indre-et-Loire augmente les impôts de 12,5 % pour ne faire que du social. M. Soulage a évoqué les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ; elles participent au projet de TGV Méditerranée qui assurera une desserte de qualité dans ces départements -je remercie les élus d'être à nos côtés pour ce projet.

Mme Jacqueline Alquier. – Nous maintenons notre amendement en espérant que nos collègues centristes nous accompagneront.

M. Claude Biwer. – On aurait pu ne faire qu'un amendement.

M. Jacques Muller. – Décongestion, sécurité et aménagement local ne peuvent s'apprécier de la même manière. L'accidentologie fournit un critère pour la sécurité ; il n'y en a pas d'objectif pour les deux autres. Les cinq sénateurs Verts voteront contre cet amendement.

L'amendement n°165 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°499.

Mme la présidente. – Amendement n°28, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer le II de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous déplaçons à l'article 15 bis les critères d'inscription au schéma national des infrastructures de transport.

Mme la présidente. – Amendement n°115 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Pointereau, Cornu, Vasselle, Bailly, Grignon, Lefèvre et B. Fournier et Mme Procaccia.

A la fin du quatrième alinéa du II de cet article, remplacer les mots :

et la préservation de la biodiversité

par les mots :

, la préservation de la biodiversité et des espaces agricoles et naturels

M. Jean Bizet. – Parmi les critères à prendre en compte pour les projets d'infrastructure, il convient d'intégrer la consommation économe et rationnelle des espaces agricoles et naturels, sans quoi l'objectif de développement durable ne pourra être atteint.

Mme la présidente. – Amendement identique n°616, présenté par M. de Montgolfier.

M. Albéric de Montgolfier. – Il est défendu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ces amendements sont cohérents avec les objectifs affichés par l'article premier. Avis favorable.

M. Didier Guillaume. – Bravo !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

Mme la présidente. – Mais ces amendements identiques tomberont si l'amendement de la commission est adopté.

L'amendement n°28 est adopté.

Les amendements identiques n°s 115 rectifié et 616 deviennent sans objet.

Mme la présidente. – Amendement n°29, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Après la première phrase du second alinéa du III de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

En outre, cette étude proposera différents dispositifs permettant de financer les grands projets d'infrastructures de transport.

II. Rédiger comme suit la seconde phrase du second alinéa du même III :

Le Gouvernement en présentera les conclusions au Parlement au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il convient de synthétiser et d'innover en matière de financement des grands projets d'infrastructures de transport.

Synthétiser : il existe un fonds stratégique d'investissement ; il est prévu de créer un fonds de capitalisation « transport » ; en outre le Président de la République a demandé à des économistes de nouvelles pistes de réflexion.

Innover : compte tenu de la crise, nos concitoyens augmentent leur épargne de précaution qui pourrait servir à financer des projets d'infrastructures soutenus par l'État ou les collectivités territoriales.

C'est pourquoi je souhaite que le Gouvernement remette dans les six mois suivant la promulgation de la loi un rapport au Parlement qui traite non seulement du fonds de capitalisation souhaité par les députés, mais également des différentes mesures envisageables : lancer des emprunts populaires au niveau national pour des projets emblématiques ; transformer la Caisse nationale des autoroutes en Caisse nationale des infrastructures chargée d'émettre des obligations ; créer un livret *ad hoc*, défiscalisé et rémunéré au même taux que le Livret A destiné au logement social ou le Livret de développement durable consacré au développement des PME et aux travaux d'économie d'énergie dans les bâtiments anciens ; asseoir les retraites des Français sur des obligations liées à des projets d'infrastructures de transport dont le taux d'intérêt serait faible mais garanti. Ce « patriotisme des retraites » éviterait la mainmise des fonds souverains étrangers sur nos infrastructures de transport.

Mme la présidente. – Amendement identique n°160, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

M. Michel Teston. – L'article 9 prévoit une étude portant sur la création d'un fonds de capitalisation pour l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (Afitf). Lors de la création de l'Afitf en 2005, on avait choisi d'affecter des ressources pérennes provenant du secteur du transport -les dividendes des sociétés d'autoroutes- au financement des infrastructures multimodales de transport. Mais la privatisation des autoroutes, décidée par le gouvernement Villepin contre l'avis des spécialistes a fait voler en éclats ce dispositif.

Les sociétés d'autoroutes devraient dégager entre 35 et 40 milliards d'euros de dividendes d'ici à 2032, date de la fin des concessions, alors que l'État n'a tiré que 14 milliards d'euros de la vente de ses parts en 2006, dont 4 milliards seulement ont été affectés à l'Afitf. Cette année, l'agence reçoit une aide financière de 1,2 milliard d'euros par le biais d'un fonds de concours.

Nous sommes ravis de voir que le problème du sous-financement structurel de l'Afitf va peut-être être enfin résolu. Mais l'étude prévue devrait porter sur différents modes de financement, comme l'affectation à l'Afitf de recettes budgétaires ou des dividendes versés à l'État par Aéroports de Paris ou Air France. Certaines associations plaident aussi pour la création d'un nouveau Livret A destiné aux infrastructures de transport.

Les amendements identiques n°s 29 et 160 sont adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°162, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le III de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Aux fins d'encourager financièrement la recherche et le développement des véhicules à énergie propre, l'État engagera une procédure de taxation des revenus publicitaires associés à la commercialisation des automobiles polluantes.

M. Michel Teston. – Afin d'encourager la recherche-développement sur les véhicules à énergie propre, nous proposons que l'État taxe les revenus publicitaires liés à la commercialisation des automobiles polluantes.

En 2003, le Gouvernement avait lancé un plan de recherche en faveur du développement des véhicules propres. Le bilan en est maigre. Le quatrième programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit 4), entre 2008 et 2012, sera doté d'un budget dérisoire de 400 millions d'euros.

C'est pourquoi nous vous proposons cet amendement iconoclaste. Les sommes dégagées pourraient servir à financer les pôles de compétitivité, notamment le « Pôle véhicule du futur » bien connu de nos collègues du Doubs, qui a déjà labellisé 86 projets impliquant 158 entreprises et 133 équipes de recherche publique ou centres techniques, pour un montant de 190 millions. Il faudra poursuivre cet effort, et en ces temps de crise, l'impulsion doit venir d'en haut !

L'adoption de cet amendement, qui pourrait être perfectionné au cours de la navette, rendrait plus crédible notre démarche collective !

M. Roland Courteau. – Très bien !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le bonus-malus automobile pénalise déjà les véhicules polluants. Il est d'ailleurs difficile d'identifier les revenus publicitaires liés à leur commercialisation. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Michel Teston. – Je constate avec déception que la majorité n'aime pas les propositions décoiffantes...

M. Bruno Sido, rapporteur. – N'est pas conservateur qui croit !

L'amendement n°162 n'est pas adopté.

M. Roland Courteau. – C'était pourtant une excellente proposition !

Mme la présidente. – Amendement n°156 rectifié *quater*, présenté par MM. Braye, Bernard-Reymond, Hérisson, Demuynck, Bécot, Deneux, Béteille, Beaumont, Laurent, Doublet, César, de Legge, J. Blanc, Gilles, Thiollière, Carle, Pierre, Revet,

Longuet, Vasselle, Bizet, Grignon, Lardeux, Bailly, Pointereau, Houel, Cornu, Merceron, Haenel, Maurey, P. André, Gournac, Doligé et Mézard, Mmes Sittler, Bout et Procaccia, MM. Milon, Pillet, Trillard, Cléach et Richert, Mme Papon, MM. de Montgolfier, Bordier, Trucy, Couderc, Amoudry, Nègre et Vial, Mmes Rozier et Des Esgaulx et M. Faure.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable ».

M. Pierre Bernard-Reymond. – Cet amendement, signé par plus de cinquante de nos collègues, répond à une préoccupation de bon sens : il faut finir ce que nous avons commencé.

Les signataires, comme l'ensemble de la majorité, approuvent les objectifs du Grenelle et la priorité accordée au ferroviaire ; ils voteront donc ce projet de loi. Cependant il convient de ne pas céder aux injonctions des ayatollahs, (*M. Alain Gournac le confirme*) qui s'ajoutent aux pesanteurs administratives ! Dès que l'on prononce aujourd'hui le mot « autoroute », on passe pour un barbon qui n'a rien compris au film...

Lorsque j'étais maire de Gap, j'ai constitué un tiers du territoire communal en site « Natura 2000 ». La ville fut parmi les premières à réaliser une thermographie aérienne, à offrir des transports en commun gratuits et des parkings gratuits pour les véhicules propres ; elle dispose en outre d'un conservatoire botanique national. Je n'ai donc aucun complexe vis-à-vis des défenseurs de l'environnement, ni de ceux qui voudraient m'appeler un bétonneur ou un goudronneur !

M. Jean Bizet. – Très bien !

M. Pierre Bernard-Reymond. – La superposition du Grenelle et du plan de relance risque de diviser la France en deux : il y aurait d'un côté la France de la modernité, desservie par les TGV et les autoroutes existantes, d'un autre côté la France enclavée. Et nous dirions aux Français qui habitent ces zones enclavées : « Quelle chance vous avez de vivre dans une réserve d'Indiens, dans des montagnes peuplées de chèvres ! » (*Rires*)

Dans les Alpes du Sud, d'ici une vingtaine d'années, il y aura au nord le TGV Lyon-Turin roulant à 360 kilomètres par heure, au sud la ligne à grande vitesse de Provence Alpes Côte-d'Azur, et nous devrions nous satisfaire de tortillards roulant à 60 kilomètres par heure ?

M. Bruno Sido, rapporteur. – Peinard !

M. Pierre Bernard-Reymond. – Si l'on veut rejoindre Paris par le train, il faut 2 h 35 pour faire les 172 kilomètres jusqu'à Valence, alors que

les 617 kilomètres entre Valence et la capitale se font en 2 h 13 ! Même chose si l'on passe par Grenoble.

M. Roland Courteau. – Vous n'êtes pas les seuls !

M. Pierre Bernard-Reymond. – Alors nous nous tournons vers la route Napoléon, qui est à peu près dans l'état où l'a laissée l'Empereur (*sourires*) : on y circule à 50 kilomètre/heure sur plus de 100 kilomètres !

M. Bruno Sido, rapporteur. – C'est un monument historique !

M. Pierre Bernard-Reymond. – Et ne parlons pas de sécurité : la côte de Vizille a été rendue tristement célèbre par l'accident du car polonais, qui faisait suite à celui d'un car belge. Pas moins de six points dangereux ont été identifiés sur 100 kilomètres !

En 1987, il a été décidé qu'une autoroute doublerait la vallée du Rhône, pour permettre enfin aux Alpes de Haute-Provence de participer au développement économique. Depuis, sur douze ministres de l'équipement, un seul s'est rendu sur place, et n'a même pas pu voir la route actuelle... L'A 51, quel pastis ! (*Sourires*) Quelle impuissance de l'État ! Interrompu par M. Gaysot en 1997, le projet devait être relancé en 2009... De quoi, de qui avez-vous peur ? Quand l'autoroute sera achevée, on roulera à l'hydrogène ou à l'électricité ! On aide l'industrie automobile, mais on ne construit pas les routes pour que les voitures puissent rouler ! (*Sourires*) Ne faites pas du Grenelle de l'environnement le Grenelle de l'enclavement d'un quart de la France ! (*Applaudissements nourris sur presque tous les bancs à droite et au centre*)

Mme la présidente. – Sous-amendement n°767 rectifié à l'amendement n°156 rectifié de M. Braye, présenté par M. Gouteyron.

Dans le second alinéa de l'amendement n°156 rectifié *quater*, après les mots :

Les grands itinéraires autoroutiers

insérer les mots :

ou à caractéristiques autoroutières

M. Adrien Gouteyron. – J'applaudis aux propos de M. Bernard-Reymond, que je partage.

M. Roland Courteau. – Nous aussi !

M. Adrien Gouteyron. – Je pourrais dire la même chose des routes de la Haute-Loire. Nos deux massifs ont en commun d'avoir été largement oubliés, et pauvres en infrastructures. La situation de la N 102 est une honte. Un tronçon en deux fois deux voies a été réalisé sur le barreau entre l'A 75 et Brioude, mais il reste beaucoup à faire. Treize mille véhicules empruntent quotidiennement cette portion de route difficile, qui compte un passage à niveau particulièrement dangereux.

Le Grenelle, nous y adhérons. Ne nous faites pas passer pour des ringards ! Mais nous voulons entrer dans la modernité, au même titre que les autres : c'est une exigence d'égalité, car jusqu'à présent, nous n'avons guère été bien traités. (*Applaudissements à droite*)

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le terme de « barreau » est en effet trop flou. La commission n'a pas examiné l'amendement n°156 rectifié *quater*. A titre personnel, j'y suis favorable, car je rencontre dans mon département les mêmes difficultés que nos collègues.

M. Didier Guillaume. – Bien sûr !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le sous-amendement n°767 rectifié concerne en réalité toutes les voies expressives. Quel est l'avis du Gouvernement ? (*Sourires*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le dossier de l'A 51 est complexe ; le Président de la République et le Premier ministre ont engagé des travaux sur la descente de Vizille, mais l'itinéraire reste dangereux. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse sur l'amendement n°156 rectifié *quater*.

Le sous-amendement vise quasiment toutes les voies, sur tout le réseau. Les collectivités locales, qui financent déjà les quatre voies et le ferroviaire, ne pourront pas suivre. D'accord pour avancer sur le dossier de la N 102, mais le sous-amendement est quelque peu irréaliste : avis défavorable.

M. Adrien Gouteyron. – Les propos du ministre ne me surprennent pas, mais mon texte précise tout de même qu'il s'agit des projets largement engagés. C'est le cas du barreau entre l'A 75 et Brioude. Nous avons tout intérêt à ce que ces situations soient prises en compte !

Je sais pouvoir compter sur le soutien de mes collègues. (*Marques d'approbation à droite*) Je tiens à marquer le coup, car si on n'avance pas sur cet itinéraire, on le regrettera ! Dans l'intérêt de mon département, je suis prêt à adopter une attitude que je n'ai jamais prise.

M. Yves Daudigny. – Je suis en total accord avec l'amendement et le sous-amendement. Quant à la N 2, qui relie l'Aisne à la région parisienne, ce n'est pas la route Napoléon mais la route Charlemagne ! (*Sourires*)

M. Bruno Sido, rapporteur. – Et le Chemin des Dames !

M. Didier Guillaume. – Le groupe socialiste votera l'amendement et le sous-amendement. Le développement durable ne doit pas être un frein au développement économique et au désenclavement des territoires. (*Marques d'approbation à droite*) La moindre des choses est de financer les projets inscrits dans les contrats de plan État-Région ! Dans certains territoires, il n'y a pas d'alternative à la route.

Si les gouvernements successifs n'ont pas réussi à prendre de décision en vingt ans, c'est aussi parce que les élus locaux n'étaient pas en phase, même lorsqu'ils étaient de la même famille politique. (*Marques d'approbation à droite*)

Nous devons avancer dans la construction de l'A 51 en deux fois deux voies.

Nous n'avons pas la même position : vous étiez favorable à l'A 51 à l'est de Gap et moi je préférerais le contournement par l'ouest. Le ministre Perben avait lancé le débat public sur les transports publics dans la vallée du Rhône et dans l'arc languedocien. Il avait été décidé que pour désenclaver l'axe Grenoble Sisteron, l'A 51 devait être terminée. Et pour désenclaver l'A 7, ce serait plus court de retenir le contournement est de Gap.

Cet amendement doit être voté pour que l'État, aux côtés des collectivités, puisse poursuivre le développement économique et territorial.

Le Premier ministre et vous-même avez prévu d'aller à Lyon pour un Ciadt sur le plan de relance. Beaucoup de départements ont prévu, lors du vote de leur budget, d'accroître leurs investissements pour contrer la crise. Nous ferons porter l'effort sur les routes. Si vous voulez que ce plan de relance soit efficace, il suffit qu'à l'occasion du Ciadt du 2 février, il soit clairement indiqué que le Gouvernement a l'intention de réaliser la liaison Grenoble-Sisteron. Les populations concernées en seraient particulièrement satisfaites. (*Applaudissements à droite et sur quelques bancs socialistes*)

M. René Beaumont. – Je défends le sous-amendement de M. Gouteyron, car je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le ministre qui a dit que tous les départements prévoyaient de construire des deux fois deux voies et qu'il n'était pas possible de prendre en compte les considérations autoroutières évoquées par M. Gouteyron. Mais il existe aussi les grandes liaisons d'aménagement du territoire (Glat), dont la route centre Europe Atlantique (RCEA), sur laquelle je vous interroge d'ailleurs régulièrement. Pourquoi ne pas les mentionner ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Les Glat n'existent plus. Mais je veux aussi vous rassurer, monsieur Beaumont, sur la RCEA, chère au président Emorine. Nous ferons bientôt des annonces importantes concernant cet itinéraire.

J'ai parfaitement compris le sens de l'intervention de M. Gouteyron et c'est pourquoi je lui demande de retirer son sous-amendement.

M. Adrien Gouteyron. – Je suis sûr que mon sous-amendement aurait été voté. Je vais néanmoins le retirer car je fais confiance à M. le ministre et -encore- au Gouvernement. (*L'adverbe, repris sur divers bancs, suscite les rires*)

Le sous-amendement n°767 est retiré.

Mme Mireille Schurch. – Éluë de l'Allier, je suis également très intéressée par la RCEA, qui rencontre beaucoup de difficultés. Le Grenelle de l'environnement, c'est d'abord et avant tout l'aménagement équilibré du territoire. Nous ne réussissons pas le Grenelle si nous continuons à faire une France à deux vitesses. La transversale est-ouest serait précieuse, de même que des lignes à grande vitesse. Nous construisons une France déséquilibrée : des régions sont complètement saturées, comme le Bassin parisien, le sillon rhodanien ou les axes ouest qui passent par Bordeaux, Limoges et Toulouse. Mais au centre et dans les montagnes, des zones entières sont laissées de côté. Il faut donc que la RCEA et les trains à grande vitesse traversent le cœur de la France qui, sinon, risque d'être laissé pour compte. *(Applaudissements à droite)*

M. Adrien Gouteyron. – Je vous applaudis, madame !

M. Jacques Muller. – Nous sommes tous attachés au développement de nos territoires et à la possibilité de vivre et travailler au pays, comme disaient autrefois les écologistes.

Les Verts ne peuvent cependant être favorables à cet amendement : alors que nous examinons un texte sur le Grenelle, on nous invite à achever le plus rapidement possible les routes prévues. Les notions « d'itinéraires largement engagés » et de « meilleurs délais » sont extrêmement floues -c'est un scientifique qui vous le dit. Ce type de rédaction peut permettre toutes sortes d'interprétations. Ainsi en est-il du contournement ouest de Strasbourg qui est réclamé au nom de la liaison nord-sud en Alsace. Or, ce barreau manquant est saturé par les gens qui vivent à la périphérie de cette ville et qui ne disposent pas de moyens de transports collectifs alternatifs. Pourquoi ne pas développer le tram-train et les transports pendulaires pour libérer la route occupée par ceux qui n'ont pas d'autre choix, plutôt que d'investir dans ce contournement autoroutier ?

Nos moyens financiers sont limités : le Grenelle devrait nous entraîner vers un développement moins producteur de CO₂. Prévoir dans cette loi de programme que l'on va poursuivre la construction des projets déjà engagés est grenello-incompatible.

M. Alain Gournac. – Mais non !

M. Jacques Muller. – Nous ne voterons donc pas cet amendement.

M. Alain Gournac. – Tant pis !

M. Jean-Claude Merceron. – Je voterai cet amendement qui participe à l'aménagement du territoire mais je voudrais savoir si l'A 831 entre Fontenay-le-Comte, La Rochelle et Rochefort sera enfin construite. *(Rires)*

M. Francis Grignon. – Je ne peux laisser passer ce qu'a dit M. Muller sur le contournement de

Strasbourg. Au sud et au nord de l'Alsace, il y a deux autoroutes. Entre les deux, il n'existe qu'un seul barreau qui fait aussi fonction de rocade de Strasbourg. Il est donc impératif de réaliser son contournement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous connaissons tous l'enjeu stratégique de la RCEA : il suffit de voir à la hauteur d'Angoulême l'immense trafic de camions espagnols pour s'en convaincre.

Nous avons récemment demandé à Réseau ferré de France d'améliorer la desserte de Montluçon pour accroître la vitesse des trains.

Enfin, le Gouvernement souhaite une nouvelle ligne TGV partant de la gare d'Austerlitz et descendant vers le Berry, puis s'incurvant vers l'est pour aller vers Clermont-Ferrand et Lyon. Ce nouvel axe permettrait de relier le centre de la France et de répondre à ce besoin légitime d'aménagement du territoire en supprimant cette zone non desservie qu'on appelle la « pomme de terre ».

L'amendement n°156 rectifié quater est adopté.

M. René Garrec. – Il faut féliciter M. le ministre.

L'article 9, modifié, est adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°163, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

L'État étudie la mise en place d'une contribution des compagnies pétrolières à la réduction de la dépendance énergétique prélevée sur les profits des sociétés dont l'objet principal est d'effectuer la première transformation du pétrole brut ou de distribuer les carburants issus de cette transformation pour une mise en place dans le projet de loi de finances pour 2010.

M. Michel Teston. – En vertu du principe solidement établi pollueur-payeur, mettre les compagnies pétrolières à contribution pour réduire la dépense énergétique est une simple question de justice.

Conformément à une proposition soutenue par de nombreuses associations de consommateurs, l'État doit donc étudier un prélèvement sur les profits pétroliers.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les sociétés pétrolières ont déjà été mises à contribution en de nombreuses occasions ponctuelles, notamment dans le cadre de la loi de finances pour 2008. Je ne pense pas utile d'instaurer une contribution pérenne. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

M. Michel Teston. – Où est l'inconvénient d'une étude ? Il n'est pas question de taxer les compagnies pétrolières dans l'immédiat.

L'amendement n°163 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°164 rectifié, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer l'impact en termes d'emploi et de qualité de service ainsi que d'en évaluer ses conséquences en matière de continuité du réseau ferroviaire, tant sur le plan national que régional et de report modal.

M. Michel Teston. – Deux ans après la libéralisation totale du fret ferroviaire, intervenue le 1^{er} janvier 2007, nous demandons que le Gouvernement remette un rapport évaluant son incidence sur l'emploi, la qualité du service, la continuité du réseau ferroviaire et le report modal.

Les opérateurs privés ont pris 10 % du marché, d'où la réforme engagée par la SNCF, provoquant un vif mécontentement des cheminots.

Nous sommes actuellement réduits aux conjectures quant aux effets de la libéralisation, mais il apparaît que la part des transports ferroviaires n'a pas augmenté. Contrairement aux idées reçues, la route coûte moins cher que le rail. Cette situation n'est pas propre à la France, ce dont témoigne le bilan de la Commission européenne au sujet du premier paquet ferroviaire. Ainsi, la part du rail dans les transports terrestres reste inférieure aux 18,5 % constatés en 1998. Cela démontre que la concurrence ne suffit pas à redresser le rail face à la route.

Le rapport doit évaluer les conséquences positives ou négatives de la libéralisation. Celle-ci a incontestablement suscité la réforme de sa branche fret par la SNCF, mais il n'est pas certain qu'elle ait amélioré la continuité du réseau ferroviaire, notamment sur de petites distances.

M. Roland Courteau. – Très juste !

M. Michel Teston. – Rappelons également que le coût élevé de la modernisation exige un engagement résolu de l'État, qui doit donc évaluer ses investissements.

Le Grenelle de l'environnement a fixé pour objectif d'augmenter de 25 % la part du fret ferroviaire en France à l'horizon 2012. Un rapport d'évaluation prospective montrerait le chemin parcouru et celui encore devant nous.

Mme la présidente. – Amendement identique n°193, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Mme Mireille Schurch. – Point n'est besoin d'insister sur les conséquences dramatiques d'une libéralisation à tout va. Il faut donc mettre à jour les conséquences de l'ouverture totale à la concurrence du fret ferroviaire pour le maillage territorial et la continuité du service public. Nous pourrions voir si les objectifs d'une politique multimodale des transports ont été atteints, tout en améliorant l'accessibilité des territoires, la desserte des agglomérations enclavées et l'emploi dans ce secteur ferroviaire, sans oublier les conditions de travail.

Près de trois ans après la libéralisation effective du fret ferroviaire, intervenue le 31 mars 2006, la loi de programme traçant les lignes directrices de la politique nationale de transport doit imposer cette évaluation, indispensable au contrôle parlementaire, que votre révision constitutionnelle a placé au même rang que la fonction législative. Le moment de la mise en œuvre est venu !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Sur la forme, je suis réservé face à la demande d'un nouveau rapport, même si la commission des affaires économiques n'a pas toujours donné le bon exemple. D'autre part, cette disposition devrait figurer au II de l'article 12.

Sur le fond, il ne me semble pas très utile de demander un nouveau rapport, car la documentation est abondante sur ce sujet. Je pense notamment au rapport élaboré par le Comité opérationnel sur le fret (Comop n°5).

Partageant toutefois l'intention de promouvoir le fret ferroviaire, je m'en remets à sagesse.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La Commission européenne doit publier un rapport sur le même sujet.

La conjoncture difficile du fret ferroviaire s'explique par sa grande dépendance envers le transport d'acier, d'automobiles et d'eau minérale. Aux conséquences négatives évidentes de la crise économique - à laquelle le Gouvernement s'efforce de répondre - s'ajoute la propension croissante de nos concitoyens à consommer l'eau du robinet.

Les opérateurs privés - pas toujours français - ont pris 10 % du marché, mais n'oublions pas que nos sociétés agissent aussi dans d'autres pays européens. Dans sa lettre de mission à M. Pépy, le Président de la République a insisté sur le fret ferroviaire, dont l'essor est un objectif fondamental pour le Gouvernement.

J'insiste sur le rôle des opérateurs ferroviaires de proximité, notamment dans le cadre des grands ports maritimes : 60 % des conteneurs débarqués à Hambourg et repartant à plus de 300 kilomètres utilisent le rail, grâce à des opérateurs ferroviaires privés de proximité.

J'étais assez défavorable, les rapports n'étant pas toujours très utiles, mais je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. Michel Teston. – Comment ne pas approuver le dépôt de ce rapport portant sur un sujet essentiel, au cœur du projet de loi ?

M. Roland Courteau. – Il a raison !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Après avoir entendu les explications de M. le ministre, il apparaît que nous n'avons pas besoin d'un rapport supplémentaire, *a fortiori* au moment où nous cherchons à réduire le coût de fonctionnement des administrations. Avis défavorable.

Les amendements identiques n^{os} 164 rectifié et 193 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°276, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Avant l'article 10, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La politique durable des transports donne la priorité au réseau ferré, cette priorité s'appuie sur l'amélioration et la modernisation de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante, qui fait l'objet d'investissements particuliers pour les cinq ans à venir.

M. Michel Teston. – Nous proposons d'inscrire noir sur blanc la priorité qu'il faut accorder aux réseaux existants au cours des cinq prochaines années.

La politique durable des transports doit reposer sur la rénovation ambitieuse du réseau ferré, pour le mettre aux normes actuelles de sécurité, d'accessibilité, d'environnement et d'interopérabilité. L'enjeu est d'éviter le ralentissement du fret et la fermeture de nombreuses lignes. (*M. Roland Courteau approuve.*)

Un groupe d'experts indépendants a été chargé par RFF et la SNCF d'un audit portant sur l'entretien et le renouvellement du réseau. Leur conclusion est claire : celui-ci se dégrade faute d'investissements et de renouvellement suffisant depuis plusieurs années. Selon un scénario optimal, l'investissement de 400 millions d'euros supplémentaires chaque année permettrait d'obtenir dans vingt ans « un coût annuel de maintenance qui soit minimal à long terme tout en garantissant un réseau de qualité ».

A la suite de cet audit, Dominique Perben avait demandé à RFF et à la SNCF d'établir un plan d'action portant sur la période 2006-2010. Les propositions remises en mars 2006 ont conduit à mettre en avant les impératifs de sécurité concernant le réseau ferré national dans son intégralité, avec une enveloppe supplémentaire destinée à renouveler les voies et à traiter les ralentisseurs, soit 110 millions d'euros en 2006, 260 millions en 2007 et 600 millions en 2010. Ces priorités doivent figurer dans la loi de programme et dans les projets de loi de finances à partir de 2009.

Or, le budget accuse cette année une baisse de 1,8 % par rapport aux crédits initiaux pour 2008. Dans

ces conditions, comment rester optimiste à propos du contrat de performance qui vient d'être signée avec RFF, doté de 13 milliards d'euros pour cinq ans ? En l'absence d'aide accrue de l'État, la productivité de RFF et ses recettes devront s'accroître. Le contrat mentionne donc la vente de certains terrains et donne la priorité au renouvellement des voies et du ballast par rapport à l'entretien ponctuel.

L'augmentation des péages est aussi prévue. C'est dire que le Gouvernement compte sur les régions pour aider RFF à régénérer les lignes où circulent les TER. Faut-il rappeler que l'entretien et la régénération du réseau relèvent de la compétence de l'État, même si certaines régions on dû y contribuer pour des raisons de sécurité ? Faut-il rappeler que la Cour des comptes, en 2008, avait recommandé que l'État prenne à sa charge 12 à 13 des 27 milliards d'euros de dette de RFF, ce que n'a pas fait le Gouvernement ?

Notre amendement tend à crédibiliser les politiques menées, à rassurer aussi les acteurs du transport, notamment RFF, pour les cinq années à venir.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement, qui aurait mieux sa place à l'article 10, est satisfait par les paragraphes I et II bis du même article. Avis défavorable.

L'amendement n°276, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

Article 10

I. - Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire et fluvial, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer. Pour ce faire, un dispositif d'avances remboursables sur crédits carbone sera étudié pour faciliter le démarrage des projets innovants et permettre aux opérateurs de les stabiliser économiquement.

Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part de marché du non routier de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part de marché du fret non routier d'ici à 2012.

II. - Les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération du réseau ferroviaire seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 », soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. Les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération

du réseau ferroviaire. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1000 mètres.

II bis. - La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie sur l'amélioration et la modernisation de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante.

Le réseau ferroviaire national sera modernisé pour permettre un système de transport de fret de qualité répondant à la demande en termes de fiabilité, de rapidité, de régularité et de souplesse. Dans cette perspective, les investissements de l'État seront concentrés sur certains axes prioritaires de circulation importante, où le fret doit bénéficier de sillons de qualité, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs.

Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros. Pour réussir au mieux ce réseau, un audit étudiera au préalable le fonctionnement et les résultats des autoroutes ferroviaires existantes et fera des propositions en termes d'organisation et de dispositifs incitatifs. En outre, l'État étudiera la possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire par les opérateurs.

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, notamment en correspondance avec le mode aérien, seront encouragés par des dispositifs spécifiques.

Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics transportés tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret classique et à grande vitesse.

Aucun train utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique ne sera autorisé à circuler sur une ligne électrifiée dans la totalité du parcours qu'il emprunte à partir du 31 décembre 2015.

III. - L'amélioration de la compétitivité des ports maritimes français dans la concurrence internationale et de leur desserte multimodale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports.

À cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports maritimes français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial. La desserte ferroviaire entre les ports et leur hinterland devra ainsi être fortement améliorée par le développement de lignes dédiées au fret et par sa prise en compte dans le cadre de projets d'amélioration du réseau de grandes lignes ou la réalisation de sections nouvelles.

IV. - L'État soutiendra, avec les différentes parties intéressées, le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés. L'État pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements pour un montant maximal de 80 millions d'euros. Les autoroutes de la mer sur la façade méditerranéenne contribueront au développement de l'Union pour la Méditerranée et veilleront à préserver le littoral méditerranéen.

La desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue par un traitement efficace des flux de transports fluviaux, la mutualisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes et la réalisation d'infrastructures assurant l'interface voies d'eau/zones portuaires.

V. - Le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit, fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation, dont le montant financier devra être clairement établi. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020. Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle seront poursuivies, et un débat public sera organisé d'ici à 2012.

Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu.

En outre, l'État étudiera l'opportunité de donner à l'établissement public Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial, attaché au réseau magistral. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de cette étude au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

VI. - Des mesures seront mises en place afin d'améliorer les performances environnementales des poids lourds, notamment en termes de consommation de carburant. Dans cette optique, l'État encouragera la conduite respectueuse de l'environnement, « l'éco-conduite », et la mise en place des péages sans arrêt.

Une éco-redevance pourra être prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette éco-redevance aura notamment pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national.

Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différents territoires au regard des considérations d'éloignement de ces territoires de l'espace européen et de disponibilité des modes de transport alternatifs à la route.

M. Michel Teston. – C'est un article essentiel du texte, qui traduit l'objectif d'augmenter la part du transport non routier du fret de 25 % d'ici 2012. S'agissant du ferroviaire, la régénération du réseau devra faire l'objet d'investissements de 400 millions par an ; la priorité sera donnée à l'existant, même si nous aurions souhaité que cela fût dit avec plus de force. L'incantation ne suffit pas au regard de l'importance des besoins de financement ; une politique volontariste est indispensable. L'audit mené en 2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne estimait que 500 millions étaient nécessaires chaque année pendant vingt ans pour préserver le réseau et parvenir à un coût de maintenance optimal sur le long terme, un chiffre supérieur à ce que prévoit l'article 10. Une politique tout aussi volontariste est nécessaire pour le maritime et le fluvial.

Le groupe socialiste proposera des amendements afin d'inscrire dans la loi un objectif de transfert de 50 % du trafic fret vers le non-routier ; de rappeler que la régénération du réseau est de la compétence de l'État, l'intervention des régions ne pouvant être que complémentaire ; d'affecter le produit de l'éco-

redevance aux modes de transport alternatifs à la route ; ou encore d'identifier les réseaux fret qui devront faire l'objet d'investissements conséquents. Nous entendrons également donner toute leur place au fluvial et au maritime dans le développement de fret non routier.

M. René Beaumont. – L'article 10 traduit la volonté claire du Président de la République, reprise par le Grenelle, d'augmenter de 25 % la part du transport de fret non routier d'ici 2012. A le lire cependant, on retient que le transfert ne peut se faire que vers le rail ; on n'insiste pas assez sur la multimodalité, sur le maillage d'un réseau fluvial aujourd'hui sous-rentabilisé.

Tout le monde est d'accord pour accroître la part du ferroviaire, mais cela ne se fait pas en claquant des doigts ! Souvenons-nous que M. Gayssot, expert en la matière, voulait en 1997 augmenter le fret ferroviaire de 10 % par an pendant dix ans !

M. Didier Guillaume. – Bel objectif !

M. René Beaumont. – Certes, mais il a baissé de 6 % par an ! Le problème est d'ailleurs plus la qualité de service que le réseau, même si l'entretien reste prioritaire. Je suis convaincu que l'ouverture à des opérateurs tiers va améliorer cette qualité et permettre la reconquête -qui se fera hélas grâce à des entreprises qui ne seront pas toutes françaises...

Le transport fluvial n'augmente pas, parce qu'on l'a délaissé, parce qu'on n'a jamais fait les efforts nécessaires pour le marier à d'autres modes. Sa part de marché est de 4 %, comme il y a vingt ans, alors qu'elle est de 40 % aux Pays-Bas et de 25 % en Allemagne ! Je ne rappellerai pas le massacre au Parlement en 1997 de la liaison Rhin-Rhône, qui a laissé des traces ! Sait-on pourtant qu'un engin de 800 à 1 000 chevaux peut pousser un convoi de 4 000 tonnes, soit l'équivalent de 100 camions de 300 chevaux chacun ? L'avantage écologique est énorme, sans parler de l'usure de la surface portante, qui est nulle.

Je me félicite de la traduction de l'engagement 43 du Grenelle, comme de l'amendement de la commission qui a bien compris la nécessité de moderniser la flotte captive et le réseau. Mais une affaire m'inquiète. Il s'agit de la liaison Rhin-Rhône. L'association Seine-Moselle-Saône a défini un projet, apparemment accepté par les régions traversées, qui ont déjà financé les études préliminaires et financeront les suivantes avec l'État. Mais j'ai eu connaissance d'un amendement plutôt discret qui envisage un autre tracé. Je dis : attention ! Nous avons déjà perdu douze ans avec Mme Voynet, si dans le nord-est de la France on ne trouve pas un accord sur le tracé, le projet sera encore retardé ! Et peut-être l'État ira-t-il voir ailleurs ! Je comprends le souci de mes collègues alsaciens ; mais le raccordement par un barreau de la région Mulhouse-Bâle-Montbéliard avec Port-sur-Saône n'est-il pas la solution ?

Il permettrait une desserte rapide de la Moselle, le cours d'eau qui connaît le trafic de marchandises le plus important en France, ainsi que de l'Alsace. Qu'en pense le ministre ? Il suffirait de dire clairement que le « barreau alsacien » sera relié au tracé Rhin-Rhône.

Quoi qu'il en soit, prévenons d'emblée ceux qui défendraient la déviation du tracé par le Doubs que l'on ne va pas racheter en 2008 des terres que nous avons acquises en 1978 et revendues aux paysans en 1998 ! (*Marques d'impatience*) Soyons cohérents !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – D'accord à cent pour cent !

La séance est suspendue à midi quarante-cinq.

PRÉSIDENCE DE M. ROGER ROMANI,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 15 heures.

Dépôt d'un rapport

M. le président. – M. le Premier ministre a transmis au Sénat le rapport sur les orientations de la politique de l'immigration en 2008.

Acte est donné du dépôt de ce rapport, qui sera transmis à la commission des lois et disponible au bureau de la distribution.

Procédure simplifiée

M. le président. – La commission des affaires étrangères propose que deux des conventions internationales inscrites à l'ordre du jour du mercredi 4 février soient examinées selon la procédure simplifiée. Ces projets de loi autorisent l'approbation de l'accord avec l'Australie concernant la coopération en matière de défense et le statut des forces, et celui avec la Suisse relatif à la coopération transfrontalière en matière judiciaire, policière et douanière. (*Assentiment*)

Ces deux projets de loi seront donc examinés selon la procédure simplifiée, sauf si un groupe politique demandait le retour à la procédure normale avant le lundi 2 février à 17 heures. Le même jour, le Sénat examinera selon la procédure normale le projet de loi relatif à l'accession de l'Albanie et de la Croatie au traité de l'Atlantique Nord.

Rappel au Règlement

M. Daniel Raoul. – Comment examiner calmement le projet de loi sur le Grenelle de l'environnement le

jour où nos concitoyens se mobilisent aussi massivement ?

Il y a une contradiction entre les orientations de ce Grenelle et la revue générale des politiques publiques. Je n'en prendrai qu'un seul exemple : en supprimant des tribunaux dans de nombreuses villes, on contraint les justiciables à de longs déplacements -a-t-on fait le bilan carbone de ces va-et-vient ? Le Gouvernement doit choisir entre la logique de revue générale des politiques publiques et celle du Grenelle.

Rare par son importance, la mobilisation de nos concitoyens témoigne de ce qu'un volet social manque cruellement à votre plan de relance. Bien sûr qu'il faut investir ! Ce n'est pas à un partisan aussi déclaré que moi de la recherche-développement qu'on fera dire le contraire. Mais à quoi bon augmenter la production si l'on ne trouve pas de clients ? A accroître le stock de voitures invendues sur les parkings des constructeurs ? Il faut que les gens puissent se nourrir convenablement sans passer par les Restaurants du cœur -ils sont de plus en plus nombreux à devoir s'y résoudre- ni devoir arbitrer entre nourriture et logement.

Je le répète : comment discuter sereinement de ce texte si le Gouvernement persiste dans sa revue générale des politiques publiques ?

Grenelle de l'environnement (Suite)

M. le président. – Nous reprenons, sereinement et calmement, la discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Discussion des articles (Suite)

Article 10 (Suite)

M. Yves Daudigny. – L'article 10 insiste sur le caractère prioritaire du ferroviaire pour le transport des marchandises. On ne peut qu'approuver cet objectif. Une vision globale et à long terme est en effet nécessaire pour appréhender la notion de bénéfice, qui doit inclure l'intérêt environnemental et économique avec le maintien et le développement des bassins de vie dont dépendent emploi et pouvoir d'achat.

Or, s'agissant du fret de proximité et de la gestion des wagons isolés, le recours aux opérateurs de proximité laisse dubitatif dès lors que l'ouverture à la concurrence livrerait le secteur aux seuls critères de rentabilité financière à court terme. Pourquoi un opérateur privé s'installerait-il dans un secteur déserté par la SNCF parce que non rentable ?

Une société du groupe Bayer, implantée à Marle, commune de 2 500 habitants, utilise depuis bientôt trente ans le transport ferroviaire pour

l'approvisionnement par wagons isolés, à partir de l'Allemagne, de son site axonais. La ligne utilisée est une ligne mixte voyageurs et fret de faible trafic. Après avoir menacé de réduire sensiblement la fréquence des services, voire de supprimer l'approche de proximité, la SNCF vient d'informer l'entreprise d'une forte majoration des tarifs justifiée par la faible rentabilité du service rendu. Cette décision ne tient aucun compte des investissements réalisés par Bayer pour la réception des wagons ni de l'augmentation du trafic propre de l'usine. L'entreprise se trouve ainsi placée dans une situation injustement défavorable vis-à-vis de la concurrence.

De telles décisions ne peuvent manquer d'avoir de graves conséquences en matière d'aménagement du territoire : faudra-t-il laisser se transformer en déserts ces bassins de vie à faible densité de population, alors même que c'est la qualité et la disponibilité de la main-d'œuvre qui rend ces entreprises rurales réactives et performantes ?

Puisse la SNCF ne plus tourner le dos aux notions d'aménagement du territoire et de service public ! Puisse-t-elle intégrer dans ses schémas les orientations contenues dans ce projet de loi ! Nous y reviendrons la semaine prochaine, avec le projet de loi relatif à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires, à l'occasion duquel on pourra étudier un système de péréquation intégrant des impératifs de service public. Mais c'est bien dans ce projet de loi-ci que la volonté politique de sauver nos territoires de la désertification doit s'inscrire maintenant.

Mme Mireille Schurch. – Nous aussi sommes solidaires des centaines de milliers de salariés du public et du privé qui sont aujourd'hui mobilisés pour demander une hausse de leur pouvoir d'achat et pour manifester leur attachement à nos services publics. Ils sont au cœur des préoccupations évoquées lors du Grenelle, sur le développement économique, écologique, et aussi social.

Cet article reflète bien les orientations finalement retenues par le Gouvernement, qui laisse libre jeu au marché pour assurer le fret de proximité. Les opérateurs privés sont encouragés à en développer le trafic. Mais de qui parle-t-on ? Sur ces lignes à faible trafic, souvent déficitaires, l'ouverture à la concurrence est pure illusion. Le rapport de Lausanne a relevé que le réseau était trop dégradé pour que l'on puisse envisager le développement, et le Medef lui-même estime que l'organisation, l'entretien et la maintenance de ces lignes dissuadent les pouvoirs publics d'investir et découragent l'initiative privée. Pourquoi les opérateurs privés viendraient-ils au secours de ces lignes peu rentables à court terme, et dont les voies sont abandonnées par l'État ? S'ils investiraient sans nul doute dans les autoroutes ferroviaires, ils ne viendraient pas remédier, dans le fret de proximité, aux carences de l'État. Privatisation des profits, socialisation des pertes : leur axiome reste inchangé.

Toute politique nationale des transports doit viser la solidarité et la péréquation. Pour un maillage efficace assurant une vraie intermodalité, le fret de proximité doit être considéré comme service d'intérêt général. Nous militons donc pour une croissance de sa part modale -qui n'est pas une part de marché- de 14 % à 25 %. Ce devrait être une priorité de ce texte. Ne laissons pas l'État se défaire sur les collectivités, en particulier les régions. La SNCF doit être présente sur les lignes de proximité, que l'éco-redevance devrait servir à financer.

M. Jacques Muller. – M. Beaumont a évoqué la menace qui pèse sur le canal Rhin-Rhône, et déploré un retard de douze ans qu'il impute à Mme Voynet. Oui, monsieur Beaumont, le mot massacre se justifie, si l'on considère ce qu'il était prévu de détruire pour le percement de ce canal. J'ajoute que c'est un mauvais procès que de citer un ministre Vert alors même que ce sont les Verts, dans le Nord-Pas-de-Calais, qui ont sorti de l'oubli le canal Seine-Nord.

Tout projet d'aménagement n'est pas bon ou mauvais en soi. Mais le canal Rhin-Rhône ne témoigne, hélas ! que trop bien d'une conception prométhéenne du développement, qui prétend faire passer les gros porteurs non pas même à travers mais au-dessus des montagnes, en l'occurrence le Jura. Pour assurer la liaison Rotterdam-Marseille, on n'hésite pas à détériorer le réseau hydrique, à multiplier les écluses, ce qui, soit dit en passant, ralentit tellement le trafic que l'on irait plus vite par la mer...

Quand apprendrons-nous à distinguer la spécificité des territoires ? Ici, le plat pays, avec ses mariniers, Dunkerque, Valenciennes, là, les monts et les vallées, les eaux turbulentes des torrents.

Je regrette que le rapporteur prévoie de rejeter l'amendement de M. Teston, au motif que cet article 10 fait déjà du transport de marchandises par voie ferroviaire une priorité. Cet amendement, monsieur le rapporteur, vise les infrastructures de transport, soit non seulement les marchandises, mais les personnes. N'oublions pas que les transports pendulaires par la route contribuent pour une large part à l'émission de gaz à effet de serre. C'est bien de faire des TGV, mais il ne faut pas oublier les transports régionaux. Le programme lancé dans ma région, l'Alsace, connaît un succès sans précédent. Quand les transports régionaux sont bien organisés, avec un reli tram-train par exemple, la population répond. Solange Fernex, l'une des fondatrices des Verts, qui vivait dans le Bas-Rhin, me disait que pour rejoindre Strasbourg, elle ne faisait que quelques kilomètres en voiture, pour se rendre en Suisse. Là, avec une même carte, qui valait aussi pour le tronçon allemand, elle pouvait combiner bus et train.

Le Grenelle a suscité une mobilisation exceptionnelle de la société civile, qu'il revient à la loi de traduire en fixant le cap. Or, je constate que ce

matin, un amendement n°156 rectifié *ter* a été voté qui encourage le développement de projets autoroutiers dès lors qu'ils portent sur des itinéraires déjà engagés. Et à peu de distance de là, on s'apprête à refuser de donner priorité aux infrastructures ferroviaires ! Cela est grave et j'attends une réponse du Gouvernement, dont je relève avec quelque espoir qu'il s'en est tenu à un avis de sagesse sur l'amendement n°156 rectifié *ter*.

M. le président. – Je demande à chacun de veiller à la concision de ses interventions.

M. Roland Courteau. – Il est une voie d'eau dont on ne parle guère plus que dans les brochures touristiques, pour vanter ses charmes, réels, aux candidats à une navigation de Toulon à Narbonne, en passant par Castelnaudary. Vous aurez tous reconnu le canal du Midi, remarquable ouvrage dont nous devons la conception à Paul Riquet.

M. Paul Raoult. – Et Vauban.

M. Roland Courteau. – Il n'est, hélas ! quasiment plus utilisé pour le transport de marchandises. Pourquoi ? Des investissements coûteux ont pourtant été réalisés par le passé, pour permettre aux péniches de gros gabarit de l'emprunter. Les travaux ont bien été réalisés, de bout en bout, sauf... entre Baziège et Argens, deux petites communes distantes de quelques kilomètres. Les pouvoirs publics n'ont jamais voulu terminer ce tronçon, laissant un goulot d'étranglement qui rend impossible la circulation des péniches. Résultat, le trafic fluvial s'est déplacé sur la route, avec les conséquences que l'on sait, y compris en termes d'émission de gaz à effet de serre. Quel gâchis !

Comment ne pas rappeler, à l'occasion de cette discussion, ce triste épisode ? Quel avenir, monsieur le ministre, entendez-vous réserver à une voie d'eau qui pourrait jouer un rôle si utile ?

M. le président. – Amendement n°194, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans la première phrase du premier alinéa du I de cet article, après les mots :

du cabotage,

insérer les mots :

répond de l'intérêt général et,

Mme Mireille Schurch. – Les acteurs du Grenelle ont, dans leurs conclusions, fait du développement du fret ferroviaire, maritime et fluvial une exigence d'intérêt général. Ne pas reprendre ces conclusions dans cette loi de programmation équivaldrait à torpiller toute politique intermodale.

Nous nous bornons au simple respect des conclusions du Grenelle, réaffirmées par Greenpeace, par la Fondation Nicolas Hulot, WWF, France Nature Environnement.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous nous en tenons à la notion de wagon isolé. Défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°194 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°646, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Dans la première phrase du premier alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

revêt un caractère prioritaire

par les mots :

est d'intérêt général

M. Jacques Muller. – L'intérêt général est un concept du droit public qui désigne l'intérêt de tous les êtres humains, existants, passés et futurs, de toutes les espèces animales et végétales, ainsi que des traditions juridiques, culturelles et linguistiques qui forment le patrimoine public. Il est au cœur de la pensée politique et juridique française, constitue la finalité ultime de l'action politique et occupe une place centrale dans la construction du droit public par le Conseil d'État.

Notre amendement traduit l'aspiration des citoyens à une meilleure protection des équilibres écologiques et il correspond à l'une des conclusions du Grenelle de l'environnement. Il est temps de mieux prendre en compte les enjeux du dérèglement climatique : la récente tempête nous rappelle qu'il y a urgence.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ce n'est pas démontré.

M. Jacques Muller. – « Prioritaire » ne suffit pas ! Il y a des choix stratégiques à faire et nos ressources budgétaires sont limitées.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Défavorable, comme précédemment.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

M. René Garrec. – Pourquoi opposer intérêt général et priorité ? Le premier est la source de la seconde, laquelle se traduit en financements. S'il y a une priorité, elle découle forcément de l'intérêt général.

L'amendement n°646 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°277, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'avant-dernière phrase du premier alinéa du I de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Un réseau à priorité fret sera identifié, sur lequel seront concentrés les investissements de l'État en matière de fret, et qui devra permettre à terme, grâce à des sillons

de qualité et en nombre suffisant, la circulation de trains longs de 1 000 mètres, pouvant circuler à 120 kilomètres/heure avec 2 000 tonnes de chargement, au gabarit C45. Ce réseau sera structuré par des plates-formes de correspondance nationales à haut niveau de service et des plates-formes secondaires, conformément à un schéma national des plates-formes de transport combiné qui sera édicté d'ici à 2010.

M. Michel Teston. – Nous remédions à un manque flagrant. Il faut absolument développer un réseau de transport combiné de grand gabarit et haute performance, des *hubs* nationaux reliés par un réseau ferroviaire à haut niveau de service qui dessert des plates-formes secondaires. Soyons plus volontaristes, n'oublions pas que le deuxième plan de régénération est en préparation pour les années 2010 et 2015. Nous souhaitons qu'il donne lieu à des investissements soutenus dès la première année.

Ce serait un encouragement aux entreprises qui s'équipent pour le fret ferroviaire et qui jouent le jeu. Ce schéma a reçu le soutien d'associations non politisées qui appellent de leurs vœux un tel réseau.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ne noyons pas le texte sous de tels afflux de précisions. Votre proposition est pertinente, elle rejoint celle que nous fera Mme Morin-Desailly à l'amendement n°512. Nous en reparlerons alors.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Votre idée est bonne, mais concerne la suite de l'article. L'amendement n°512 vous donnera satisfaction. Retrait.

M. Michel Teston. – Je ne suis pas certain que le n°512 corresponde exactement au nôtre.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il est plus général mais contient la même idée.

L'amendement n°277 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°30, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer la dernière phrase du premier alinéa du I de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les députés souhaitent que l'on étudie un système d'avances remboursables sur crédits carbone pour faciliter le démarrage des projets innovants. Mais nous n'avons pas une visibilité à 25 ans sur le marché des crédits carbone. Nous ignorons quelles règles seront en vigueur à partir de 2012. Les négociations internationales ne sont pas achevées. Le rapport demandé risque d'être inutile...

L'amendement n°30, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°197, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger ainsi le second alinéa du I de cet article :

Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2012. L'ensemble du fret non routier sera amené de 14 % aujourd'hui, à 25 % en 15 ans. Le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la loi.

Mme Mireille Schurch. – Nous sommes partisans d'obligations plus précises. Faire évoluer la part de marché du non routier de 14 à 25 % d'ici 2022 ne suffit pas. Il faut réaliser une croissance de 25 % de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2012.

L'engagement n°37 du Grenelle concerne « l'augmentation de la part du fret ferroviaire de 25 % d'ici 2012 ». Or, au lieu de prendre en compte la part modale, donc la quantité de flux qui engendre les nuisances, le projet de loi retient la notion financière de part de marché. Aujourd'hui la part modale du ferroviaire est de 12 %, sa part de marché de 18 %...

Pour respecter nos engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faudra porter la part du fret non routier à 25 % dans quinze ans. Notre rédaction est conforme au consensus dégagé au Grenelle.

M. le président. – Amendement n°135 rectifié *ter*, présenté par MM. Portelli, Beaumont, Haenel, B. Fournier et Cléach, Mme Malovry, M. Milon, Mme Panis et MM. Gournac, Lardeux et Buffet.

Dans les première et seconde phrases du second alinéa du I de cet article, après les mots :

non routier

insérer (deux fois) les mots :

et non aérien

M. René Beaumont. – La limitation du fret routier ne doit pas faire les choux gras du fret aérien; ce n'est pas l'objectif de ce projet de loi ! Le transport aérien comme le routier produit une grande quantité de CO₂. Et si l'on ne mange pas à Noël de haricots verts cultivés dans l'Asie du sud-est, ce ne sera pas un drame.

M. Gérard Longuet. – Pour nous, non, mais pour ceux qui produisent ces haricots et en vivent, si !
(*M. René Garrec renchérit*)

M. le président. – Amendement n°278, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le second alinéa du I de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.

M. Michel Teston. – Une politique volontariste est indispensable pour assurer une réelle progression, et non un simple rattrapage. Depuis 2006, le fret ferroviaire est en fort recul. Si l'année 2008 sert de

référence, l'augmentation de 25 % correspondra seulement à une remise au niveau d'avant 2006. Le Gouvernement parle de relance : pour l'instant, il nous propose seulement de rattraper un retard.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Défavorable au n°197, nous voulons concentrer le débat sur la thématique du wagon isolé. Favorable au n°135 rectifié *ter*, de bon sens.

Si le fret non routier ne se réduit pas au ferroviaire, les évolutions constatées sont-elles de nature à remettre en cause le Grenelle de l'environnement ? Avis du Gouvernement sur l'amendement n°278.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il est défavorable au premier amendement et favorable aux deux autres.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous suivons l'avis du Gouvernement.

L'amendement n°197 n'est pas adopté.

*Les amendements n°s 135 rectifié *ter* et 278 sont adoptés.*

M. le président. – Amendement n°271, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. - Avant la première phrase du II de cet article, ajouter une phrase ainsi rédigée :

L'entretien, la régénération et la modernisation des infrastructures ferrées existantes ainsi que la création de nouvelles infrastructures relèvent de la compétence de l'État et de ses établissements publics.

II. - Après la deuxième phrase du même II, insérer deux phrases ainsi rédigées :

Les participations éventuelles et complémentaires des régions font l'objet de conventions pluriannuelles avec l'État ou Réseau ferré de France. Dans ce cadre les régions bénéficient de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité.

III. - Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recette pour l'État et Réseau ferré de France résultant de la réduction des droits de péages ferroviaires au profit des régions est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Michel Teston. – L'entretien et la régénération du réseau ferré national sont et doivent rester de la compétence de l'État, même si certaines régions ont dû accepter de participer à leur financement. Les efforts financiers cités correspondent aux engagements pris par l'État après l'expertise menée en 2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Nous devons marteler qu'il s'agit bien d'une responsabilité de l'État. Si certaines régions

interviennent en complément, il est normal qu'elles demandent un retour sous la forme d'une réduction des droits de péage. Le Gart et l'Association des régions de France y sont favorables. Le poste transport allant de 20 à 35 %, dans le cas de l'Île-de-France, il faut éviter que les collectivités ne soient victimes d'un effet de ciseau provoqué par une hausse du péage. Prévoir un retour constituerait donc un signal fort.

M. Bruno Sido, rapporteur. – On distingue investissement de développement et travaux de maintenance, lesquels se décomposent en opérations d'entretien et de régénération. Les premiers relèvent de l'État et des régions qui le souhaitent, les seconds de RFF seul, même si des régions telles que Midi-Pyrénées, Limousin et, bientôt, Auvergne, acceptent d'y contribuer. Il est désormais très difficile de savoir qui fait quoi. Avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je comprends bien l'intention des auteurs de l'amendement. La question d'un retour aux régions est très légitime et nous y réfléchissons pour les nouvelles lignes TGV. Ne remettons pas en cause trop de principes : si l'amendement n'était pas retiré, j'y serais défavorable.

M. Michel Teston. – Il faut le réaffirmer, l'entretien et la régénération relèvent de la compétence de l'État. Si une région apporte un complément pour faire circuler le matériel moderne qu'elle a acheté, il n'est pas anormal qu'en retour, le péage qu'elle acquitte soit réduit. Ce n'est pas encore la position du Gouvernement. J'espère qu'il évoluera et qu'il ne le fera pas trop tard.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission suit le Gouvernement.

L'amendement n°271 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°31 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Au début du II de cet article, ajouter deux alinéas ainsi rédigés :

La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation.

À cet effet, il sera établi, avant la fin de l'année 2009, une cartographie des points de saturation et de ralentissement du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles, à l'horizon 2020. Cette cartographie déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiées.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous rapatrions la disposition sur la cartographie qui figurait à l'article 9. Priorité est donnée à la régénération du réseau, conformément au diagnostic de l'École polytechnique de Lausanne, et, le cas échéant, à la modernisation.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis très favorable.

M. Gérard Longuet. – Je soutiens ce très intéressant amendement parce qu'il souligne que le réseau ferroviaire n'a pas vocation à couvrir la totalité du territoire national ni à desservir l'ensemble des entreprises industrielles. RFF est un établissement public en charge de gérer et d'optimiser ce patrimoine. A défaut, il faudrait, au nom de l'égalité des chances, rouvrir des lignes non rentables. Le rappel du principe de réalité économique est donc bienvenu dans un pays qui manque cruellement d'argent pour investir.

M. René Garrec. – Très bien !

M. Jean Bizet. – J'adhère totalement à l'objectif et je rappelle que la ligne Paris-Granville n'est toujours pas électrifiée : à l'heure du développement durable, on y emploie encore des automotrices diesel alors que nous avons une ligne à très haute tension de 400 000 volts pour desservir Flamanville et la ligne TGV Paris-Rennes. Je souhaite qu'on engage rapidement la programmation des travaux d'électrification.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La traction diesel n'est pas forcément mauvaise : on l'emploie aux États-Unis pour tout le fret ferroviaire américain. Je préfère d'ailleurs cela à une cohorte de camions. Je rappelle qu'avec le président Garrec, la région Basse-Normandie a réalisé d'importants efforts pour aménager la ligne Paris-Granville. Nous en avons parlé récemment et il en sera question lorsque je viendrai à Caen en mars prochain.

M. René Garrec. – Très bien !

L'amendement n°31 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°196, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer la deuxième phrase du II de cet article.

Mme Mireille Schurch. – Contribuer à la régénération du réseau ferroviaire est-il vraiment une question de choix ? *Volens nolens*, certaines régions ont dû s'y résoudre mais point n'est besoin que l'État se défasse sur les collectivités : qu'il développe plutôt des partenariats constructifs en transférant aux régions des moyens financiers à la hauteur des enjeux et en envisageant de nouvelles recettes telles que la taxation sur les plus-values provenant des infrastructures ferroviaires. Nous refusons donc d'acter symboliquement le désengagement de l'État.

M. Bruno Sido, rapporteur. – N'est-il pas contradictoire, madame, d'affirmer que certaines lignes ont une vocation d'aménagement du territoire et de refuser que la collectivité en charge de l'aménagement du territoire les finance ?

Il faut choisir ! Je préfère que les lignes de moins grande importance soient financées par les conseils régionaux plutôt qu'elles ne tombent en désuétude.

Certaines régions participent d'ailleurs déjà à ce financement et l'Auvergne va les rejoindre. Nous devons conserver cet acquis. Avis défavorable.

L'amendement n°196, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°500, présenté par M. Biver et les membres du groupe Union centriste.

Après la deuxième phrase du II de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Cet effort financier sera, notamment, destiné à des dépenses d'investissement et de fonctionnement sur les lignes qui jouent un rôle réel de désenclavement.

M. Claude Biver. – Je me félicite que l'État et RFF améliorent le réseau ferroviaire en y consacrant 400 millions supplémentaires par an. Le 3 novembre, vous avez, monsieur le ministre, signé avec le président de RFF un contrat de performance qui reprend les engagements du Grenelle et définit les objectifs de modernisation des infrastructures et les modalités de développement d'une nouvelle offre commerciale afin d'en améliorer la qualité, la sécurité et les services.

Il est regrettable que des lignes électrifiées ne soient pas utilisées, surtout quand elles permettraient de désenclaver des régions. Elles devraient pouvoir bénéficier de ces crédits pour leurs dépenses de fonctionnement. Ainsi, Verdun et la Marne ont eu un passé commun douloureux or, pour relier l'un à l'autre, c'est quasiment impossible.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Verdun, la Marne, mais n'oublions pas le traité d'Andelot en Haute-Marne ! (*Rires*)

La commission est défavorable à cet amendement car il est satisfait par le I de l'article 9. Je souhaite néanmoins entendre le Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – A titre amical, je m'en remets à la sagesse de la Haute assemblée.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission est défavorable mais, à titre personnel, je m'abstiendrai. (*Exclamations à droite*)

M. Claude Biver. – La commission va peut-être un peu loin, car mon amendement n'est qu'en partie satisfait. Je siége à la commission et je n'avais pas compris qu'elle y était défavorable. Si on a envie de dire non, qu'on nous le dise, mais que l'on ne nous mène pas en bateau ! (*M. Daniel Raoul applaudit*)

L'amendement n°500 est adopté.

M. René Garrec. – Qui paiera ?

M. le président. – Amendement n°32, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Au début du II *bis* de cet article, supprimer la mention :

II *bis*

II. - Supprimer le premier alinéa du même II *bis*.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Amendement de coordination.

M. le président. – Amendement n°256, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Après la première phrase du premier alinéa du II *bis* de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

La SNCF reste engagée sur le trafic ferroviaire de wagons isolés.

Mme Mireille Schurch. – En ce qui concerne les wagons isolés, l'état du réseau interdit toute initiative privée. Or, ce trafic est souvent primordial pour l'aménagement du territoire et les entreprises locales. Il faut donc prévoir des obligations de service public en ce domaine. La création d'opérateurs ferroviaires de proximité entraînerait le désengagement de la SNCF.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je comprends les motivations des auteurs de cet amendement mais nous aurons ce débat lors de la discussion de l'amendement de la commission : l'avis est donc défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est favorable à l'amendement de la commission. En ce qui concerne les wagons isolés, je veux rappeler que les opérateurs de proximité ne sont pas un gadget. Si la SNCF devait remplir cette fonction, elle viendrait avec trois agents, alors qu'un opérateur de proximité, qui peut être une collectivité, une chambre de commerce, une entreprise de transports routiers, un grand port maritime ou même la SNCF par le biais de ses filiales, n'aura besoin que d'un agent pour remplir toutes les missions sur les voies à faible trafic. Les coûts seront donc bien inférieurs.

Dans le texte que je vous proposerai la semaine prochaine avec M. Borloo, si tout va bien, nous prévoyons de créer une autorité de régulation et de permettre le développement des opérateurs ferroviaires de proximité afin qu'ils assurent l'entretien de lignes anciennes où la vitesse ne dépasse pas 50 km/heure, ce qui est une bonne performance par rapport à la route.

Mme Mireille Schurch. – Nous en reparlerons donc la semaine prochaine.

L'amendement n°256 est retiré.

L'amendement n°32 est adopté.

M. le président. – Amendement n°208, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

I. - Dans la première phrase du deuxième alinéa du II *bis* de cet article, après les mots :

de fret

insérer les mots :

et de voyageurs

II. - Rédiger comme suit la seconde phrase du même alinéa :

Dans cette perspective, les investissements de l'État concernent l'ensemble du réseau ferroviaire, avec une priorité aux axes de circulation importants prenant en compte les intérêts des chargeurs et des voyageurs.

Mme Mireille Schurch. – Près de 90 % des déplacements des personnes s'effectuent par la route. Alors que les entreprises vont devoir prendre en charge une partie des frais de transport de leurs personnels, cet article doit également concerner le transport ferroviaire des voyageurs. Il ne saurait en outre être question d'accepter que l'État transfère l'entretien des réseaux considérés comme secondaires sur les régions, qui en assumeront seules la responsabilité financière. Étant donné que les infrastructures ferroviaires sont dans un état déplorable, un tel désengagement ne serait pas grenello-compatible.

L'État doit donc moderniser le réseau ferroviaire fret et voyageurs.

M. le président. – Amendement n°512, présenté par Mme Morin-Desailly et les membres du groupe Union centriste.

Après les mots :

circulation importante

rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du II *bis* de cet article :

constituant un réseau ferroviaire à priorité fret, où celui-ci doit bénéficier de sillons de qualité, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs. Ce réseau sera structuré par des hubs nationaux à haut niveau de service et des plates-formes secondaires, conformément à un schéma national des plates-formes de transport combiné qui sera édicté d'ici à 2010.

M. Jean-Claude Merceron. – Il convient de reconnaître l'existence d'un réseau de transport combiné de grand gabarit et de haute performance. Il ne s'agit pas d'édicter la future cartographie du transport combiné, mais de parvenir à une organisation territoriale rationnelle grâce à des investissements communs.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous sommes défavorables à l'amendement n°208, car le II de l'article 10 est consacré exclusivement au transport de fret ferroviaire.

Concernant l'amendement n°512, il n'est pas certain que le schéma national des plates-formes de transport combiné soit pris en compte dans le schéma national des infrastructures de transport. Je demande donc l'avis du Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je suis défavorable à l'amendement n°208 pour des raisons de forme.

Nous sommes en revanche favorables à l'amendement n°512, sous réserve que la dernière phrase soit supprimée car elle complique les choses sans rien apporter.

M. Jean-Claude Merceron. – J'accepte cette rectification.

M. Michel Teston. – Je n'avais pas l'intention d'intervenir, puisque le rapporteur et le ministre nous avaient assurés que nos objectifs seraient largement satisfaits par l'amendement n°512, mais la rectification qui vient d'être apportée le vide de son sens.

L'amendement n°208 n'est pas adopté.

M. Daniel Raoul. – Un engagement avait été pris à propos de l'amendement n°512, dans sa version initiale. Sa rectification au débotté n'est pas très correcte.

L'amendement n°512 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°282, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter la première phrase du troisième alinéa du II *bis* de cet article par les mots :

avec comme objectif le transfert de 2 millions de camions d'ici 2020, soit 50 % du trafic

M. Michel Teston. – Nous voulons inscrire dans le texte les ambitions chiffrées formulées par le Président de la République pour le report modal.

Actuellement, la route capte 80 % du transport de fret, contre 12 % pour le rail. Le nombre de camions a quadruplé depuis 1950, simultanément à l'allongement des distances parcourues.

Les enjeux colossaux des alternatives à la route nécessitent des moyens importants.

Ce projet de loi doit donner corps à l'engagement n°39 du Grenelle de l'environnement, pour accroître la part des transports combinés, développer les capacités sur l'axe atlantique, ouvrir les sillons aux opérateurs du combiné et renouveler le système d'aide. De même, l'engagement n°40 du Grenelle consistait à transférer 2 millions de camions à l'horizon 2020, soit 50 % du trafic, avant d'en viser l'intégralité à terme.

L'amendement n°725 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission le reprend, car son dispositif est plus adapté que celui inscrit à l'amendement n°282.

M. le président. – C'est l'amendement n°725 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Avant la dernière phrase du troisième alinéa du II *bis* de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Dans une deuxième phase l'objectif sera le transfert de 2 millions de camions, enfin dans une troisième phase, on visera l'intégralité du trafic.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Inscrire « 2 millions de camions » revient à mettre sur le même plan le camion allant de la rue de Vaugirard au boulevard Raspail et celui dont l'itinéraire commence à la frontière espagnole pour s'achever dans la Meuse. Cela n'a guère de signification.

J'ajoute que la conjoncture doit être prise en compte, puisque le trafic de camions a baissé l'an dernier pour cette raison.

Je préfère la rédaction du projet de loi, mais je m'en remets à la sagesse de la Haute assemblée pour ne pas être désagréable envers la commission. Je crains que les amendements ne compliquent la loi.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°282, mis aux voix par assis et levés, n'est pas adopté.

L'amendement n°725 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°281, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Supprimer l'avant-dernière phrase du troisième alinéa du II *bis* de cet article.

M. Michel Teston. – Le préalable d'un audit à l'extension des autoroutes ferroviaires ne peut être qu'une maladresse, car cela freinerait le développement du réseau qui doit permettre d'augmenter de 25 % le fret transitant par le rail d'ici 2012.

Pensez à l'autoroute ferroviaire atlantique, prévue pour 2010 : si de nouvelles consultations sont lancées, on ne pourra rien commencer avant 2012 !

Mieux vaut inciter fiscalement les entreprises à recourir au fret ferroviaire. Il ne serait pas acceptable que la rédaction tue le réseau dans l'œuf !

M. le président. – Amendement identique n°351 rectifié, présenté par MM. Richert et Grignon et Mmes Troendle, Sittler et Keller.

M. Francis Grignon. – Il est inutile d'organiser un nouvel audit après celui conduit par l'École polytechnique de Lausanne en 2003, après la mission d'évaluation confiée à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des ponts en 2006 sur l'autoroute ferroviaire alpine, après la mission d'évaluation confiée au Conseil général des ponts en 2007 quant à l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Les conclusions étaient systématiquement favorables aux autoroutes ferroviaires.

Ne retardons plus ces projets, qu'il faut au contraire accélérer pour augmenter de 25 % le fret transitant par le rail à l'horizon 2012 ! Il n'y a pas d'autre moyen pour accroître significativement la part du chemin de fer dans cette activité.

Les autoroutes ferroviaires représentent le seul espoir de respecter l'objectif de transfert modal fixé par le Gouvernement pour 2012, car ces équipements transporteront les semi-remorques utilisant aujourd'hui l'autoroute. Ces infrastructures seront complémentaires et non concurrentes du combiné classique.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Par principe, toute nouvelle infrastructure doit faire l'objet d'une étude d'impact. D'un autre côté, il ne faut pas entraver le développement des autoroutes ferroviaires...

Vu les nombreuses études conduites sur ce thème, il n'est pas indispensable de réaliser encore une.

La commission est donc favorable aux amendements.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

Les amendements identiques n°s 281 et 351 rectifiés sont adoptés.

M. le président. – Amendement n°33, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Après la première phrase du quatrième alinéa du II *bis* de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Ce trafic est déclaré d'intérêt général.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La SNCF est la seule entreprise assurant le trafic des wagons isolés, indispensable pour le fret ferroviaire, alors que ses concurrents préfèrent les activités rentables.

Il faut donc déclarer cette activité « d'intérêt général », car la jurisprudence communautaire y voit l'une des quatre conditions, nécessaires mais non suffisantes, susceptible de justifier des subventions.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La notion d'intérêt général renvoie aux missions de service public, alors qu'il s'agit ici d'une activité ouverte à la concurrence. En outre, la SNCF ne veut plus assurer le transport de wagons isolés.

L'amendement va donc à l'encontre du but louable poursuivi par la commission.

J'en propose le retrait, afin d'élaborer une rédaction commune à l'occasion du texte sur le système ferroviaire, que nous examinerons la semaine prochaine.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les gares qui ferment et plus généralement l'aménagement du territoire préoccupent beaucoup de monde. J'ai bien compris le sens de la proposition du ministre ; je retire l'amendement.

L'amendement n°33 est retiré.

M. le président. – Amendement n°198, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

I. - Après le quatrième alinéa du II *bis* de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Uniquement pour les trains de fret ferroviaire, il est proposé de rendre plus attractive l'utilisation de l'électricité en supprimant la redevance pour le transport de l'électricité versée à Réseau ferré de France.

II. - Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recettes pour Réseau ferré de France résultant de la suppression de la redevance pour le transport de l'électricité est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Mireille Schurch. – Texte même.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement est normatif et n'a donc pas sa place ici ; la commission a de plus déposé un amendement n°36 qui demande au Gouvernement un rapport sur l'opportunité d'interdire la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique. Avis défavorable.

L'amendement n°198, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'amendement n°724 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido. – Je le reprends.

M. le président. – Amendement n°724 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Après le quatrième alinéa du II *bis* de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

En vue de privilégier la mise en place ultérieure d'un système de transport de marchandises, de transports en commun ou de transports non motorisés, les lignes ferroviaires désaffectées feront l'objet d'un moratoire afin de permettre l'examen attentif de leur utilisation future. Un décret d'application en fixera les modalités.

M. Bruno Sido. – Les lignes désaffectées par la SNCF pourraient être réutilisées par les collectivités au profit d'autres modes de transport passagers et fret ; il faut préserver les emprises correspondantes. Quand on sait combien il est difficile de créer des infrastructures publiques, il est opportun de ne pas brader le patrimoine existant.

M. le président. – Sous-amendement n°785 à l'amendement n°724 rectifié de M. Sido, présenté par M. Teston.

Compléter la première phrase du second alinéa de l'amendement n° 724 par les mots :

, en concertation avec les autorités organisatrices de transports concernées

M. Michel Teston. – L'exploitation de lignes déclassées ou désaffectées depuis longtemps peut en effet présenter un intérêt. Le sous-amendement s'explique par son texte même.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission estime que son amendement n°35 est mieux venu. L'amendement n°724 rectifié, outre qu'il ne précise pas les limites dans le temps du moratoire, risque d'empêcher la fermeture de certains tronçons de lignes. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est la préservation des infrastructures qui a permis à DB, en Allemagne, de rouvrir certaines lignes. On y pense aussi ici ou là en France. La prudence s'impose donc. En rase campagne, le moratoire pourrait gêner les collectivités qui voudraient par exemple transformer une ligne qui n'a plus aucune utilité en cheminement vert, je connais un cas en Saône-et-Loire. L'amendement n°35 offre plus de souplesse. Avis défavorable à l'amendement n°724 rectifié et au sous-amendement.

M. Bruno Sido. – Je ne soutiens plus l'amendement n°724 rectifié.

L'amendement n°724 rectifié est retiré.

Le sous-amendement n°785 devient sans objet.

M. le président. – Amendement n°34, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Dans l'avant-dernier alinéa du II *bis* de cet article, remplacer le mot :

transportés

par les mots :

de marchandises

L'amendement rédactionnel n°34, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°35, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Avant le dernier alinéa du II *bis* de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

La conservation des emprises des lignes ferroviaires désaffectées sera favorisée afin de permettre la mise en place ultérieure d'un système de transports de marchandises, de transports en commun ou de transports non motorisés.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Contrairement à l'Allemagne, la France détruit des lignes ferroviaires depuis de nombreuses années. Cet amendement s'inspire d'une proposition que M. Estrosi avait faite à l'Assemblée nationale avant de la retirer ; il prend en compte une légitime préoccupation, sans obérer le développement économique des territoires.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Très favorable.

M. Gérard Longuet. – Pour des raisons liées à leur passé industriel ou militaire, certaines zones du territoire sont encombrées en rase campagne d'infrastructures ferroviaires dont l'inutilité est hélas avérée, que les communes aimeraient bien récupérer pour y développer leurs projets d'urbanisme. Souvent le ministère de la défense s'y oppose en mettant en avant leur intérêt stratégique en cas de mobilisation générale... Le tunnel ferroviaire Maurice-Lemaire dans les Vosges a été transformé à grand frais en tunnel routier. Je ne veux pas d'un moratoire qui paralyserait les initiatives des élus locaux.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'amendement de la commission n'a prévu aucun moratoire.

M. Michel Teston. – Je souhaite sous-amender l'amendement n°35 pour le compléter par les mots « en concertation avec les autorités organisatrices de transport et les collectivités locales concernées ».

M. Gérard Longuet. – Pensez à la petite ceinture à Paris !

M. le président. – Il s'agira du sous-amendement n°786.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La concertation est déjà la règle. Avis favorable cependant.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

Le sous-amendement n°786 est adopté.

L'amendement n°35, sous-amendé, est adopté.

M. le président. – Amendement n°36, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Rédiger comme suit le dernier alinéa du II *bis* de cet article :

Le Gouvernement présente un rapport au Parlement, au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi, sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'idée est séduisante d'interdire à compter du 31 décembre 2015 toute circulation sur les lignes électrifiées de trains utilisant un autre mode de propulsion que l'électricité ; il y a la pollution du diesel et la gêne occasionnée aux voyageurs dans les gares. Mais compte tenu des incertitudes du dossier, il est sage de demander une étude d'impact.

M. le président. – Amendement n°143 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Revet, Laurent, Pointereau, Bécot et Bizet, Mme Procaccia et MM. Pierre, Juilhard, Pintat, Gilles, Detcheverry et Magras.

Compléter le dernier alinéa du II *bis* de cet article par une phrase ainsi rédigée :

La desserte ferroviaire entre les ports et leur hinterland devra ainsi être fortement améliorée par le développement de lignes dédiées au fret et par sa prise en compte dans le cadre de projets d'amélioration du réseau de grandes lignes ou la réalisation de sections nouvelles.

M. Jean Bizet. – La réalisation de lignes dédiées au fret au sein des programmes d'amélioration du réseau est une condition indispensable au développement des ports. C'est le cas notamment pour la ligne Le Havre-Rouen-Paris pour les ports du Havre et de Rouen.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'amendement est satisfait par la dernière phrase du dernier alinéa du III de l'article 10. Retrait, sinon rejet.

L'amendement n°143 rectifié quinquies est retiré.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cet amendement n°36 est très sage car mieux vaut un train qui fonctionne partiellement au diesel sur une voie électrifiée qu'un camion lorsque cela est rendu exceptionnellement nécessaire par des problèmes de travaux, de concurrence ou de desserte finale. Au reste, cette solution, qui ne choque que les puristes, existe dans tous les pays du monde. L'étude demandée par la commission permettra de faire le point. Notre objectif est bien le développement du ferroviaire sous toutes ses formes !

M. Gérard Longuet. – Cette étude est indispensable pour maintenir la concurrence dans le domaine du fret ferroviaire. (*M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État, acquiesce*) Sinon, au motif de rupture de la continuité du service, seraient exclus les industriels qui ne disposent pas de systèmes électrifiés et font appel à des concurrents qui utilisent le thermique. Mieux vaut du ferroviaire, fût-il thermique, que du camion sur la totalité du parcours...

M. Bruno Sido, rapporteur. – C'est le fond du problème... (*Sourires*)

M. Daniel Raoul. – Il est pour le moins plaisant que la commission demande une étude alors qu'elle nous renvoie dans les cordes lorsque nous en proposons une... (*Sourires au banc de la commission*) Au demeurant, cette étude ne permettra pas de conclure sur une question qui exige de procéder au cas par cas. Cela dit, nous voterons l'amendement !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ce sera sans aucun doute la conclusion de ces travaux ! (*Sourires*)

L'amendement n°36 est adopté.

M. le président. – Amendement n°37, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. Compléter la seconde phrase du premier alinéa du III de cet article par les mots :

d'ici à 2015

II. Dans la seconde phrase du second alinéa du même III, remplacer le mot :

hinterland

par le mot :

arrière-pays

M. Bruno Sido, rapporteur. – Outre une modification rédactionnelle, il s'agit de doubler la part de marché du fret non ferroviaire pour les liaisons portuaires dès 2015, et non 2020, afin de combler notre retard -je pense, notamment, au port du Havre- en prenant exemple sur le port de Hambourg.

L'amendement n°37, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°38, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Compléter le III de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

La desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue par un traitement efficace des flux de transports fluviaux, la mutualisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes et la réalisation d'infrastructures assurant l'interface voies d'eau/zones portuaires.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Rédactionnel et coordination avec l'amendement n°39.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Favorable, à condition que vous acceptiez de remplacer le terme « mutualisation » par celui « d'optimisation », plus conforme à l'esprit du projet de loi portant réforme portuaire.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette rectification est bienvenue.

M. Gérard Longuet. – Monsieur le rapporteur, qu'entendez-vous par « révision des pratiques fiscales pénalisantes » ? Est-ce à dire que l'on veut maintenir l'exonération de taxe professionnelle dont bénéficiaient les équipements portuaires, tels que les grues et les pontons, avant la réforme portuaire ?

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission s'est contentée de reprendre le texte proposé par le Gouvernement, je laisse donc le ministre répondre...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Monsieur Longuet, vous qui connaissez bien le fonctionnement de l'Assemblée nationale, sachez que le Gouvernement a accepté ce dispositif sans comprendre pourquoi les députés y tenaient tant... (*Rires*)

M. Gérard Longuet. – Je voterai donc avec enthousiasme cet amendement confus et prometteur !

L'amendement n°38 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°513, présenté par Mme Morin-Desailly et les membres du groupe UC.

Compléter le III de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

L'État inscrira en 2009 dans les conclusions d'un Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires dédié aux dessertes portuaires, priorité nationale, les mesures qu'il aura retenues, nécessaires pour assurer l'amélioration susdite de la desserte ferroviaire et fluviale entre les ports maritimes et leurs hinterlands. Ces conclusions tiendront compte des contrats de projets entre l'État et les Régions, des investissements de l'État et des collectivités publiques déjà programmés, et elles prévoient le financement des travaux correspondants.

M. Jean-Claude Merceron. – Cet amendement rappelle la nécessité de programmer en 2009, conformément aux engagements du Gouvernement, un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires dédié aux dessertes portuaires.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Comme nous l'avons indiqué aux pages 107 et 207 de notre rapport, le futur schéma national des infrastructures de transport comportera nécessairement un volet consacré aux dessertes portuaires. M. Dominique Bussereau en a d'ailleurs pris l'engagement devant l'Assemblée nationale le 17 juin 2008 lors de l'examen du projet de loi portant réforme portuaire. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis. Cette préoccupation est satisfaite par les engagements pris sur l'amélioration des dessertes portuaires lors du Grenelle de l'environnement, de la loi portant réforme portuaire et du plan de relance. De plus, fixer par la loi la date d'un Ciact sort du fonctionnement habituel de la République... Dans ces conditions, auriez-vous la gentillesse de retirer votre amendement ?

L'amendement n°513 est retiré.

M. le président. – Amendement n°273, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter la première phrase du IV de cet article par les mots :

en respectant les milieux aquatiques continental et estuarien

M. Roland Courteau. – Il ne faut pas développer le transport fluvial de masse, qui suppose de creuser le chenal, d'approfondir le lit du cours d'eau, de modifier les débits et les frayères à poissons, au détriment des enjeux environnementaux. Je pense notamment à la Gironde, un espace encore très protégé.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette préoccupation parfaitement légitime est satisfaite par la dernière phrase du I de l'article 9. Rejet, sinon défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – En tant qu'élu d'une ville d'estuaire où l'on veut installer une usine Seveso, je suis particulièrement sensible à ces questions. Les conseils scientifiques d'estuaire, créés par la loi portant réforme portuaire, répondent parfaitement à votre préoccupation. Ceux de la Gironde et de la Loire sont en cours d'installation.

L'amendement n°273 est retiré.

M. le président. – Amendement n°39, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Dans la dernière phrase du premier alinéa du IV de cet article, remplacer les mots :

et veilleront à préserver le

par les mots :

sans porter atteinte au

II. - Supprimer le second alinéa du même IV.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Rédactionnel et coordination avec l'amendement n°38.

L'amendement n°39, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°628, présenté par M. Navarro et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le premier alinéa du IV de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Parallèlement, la France demandera la création d'un fonds chargé de développer les autoroutes de la mer.

M. Roland Courteau. – Augmenter la part du fret maritime au détriment de la route permettrait de réduire les risques inhérents à la route ainsi que la pollution. Pour réussir ce pari, il faut assurer aux entreprises que le surcoût sera symbolique et le service de qualité tant au niveau des fréquences que des délais. Les lignes maritimes étant peu rentables au début de leur exploitation, l'Union européenne a revu les aides d'État qui leur sont consacrées, souplesse dont l'Espagne, l'Italie et le Portugal ont su profiter. Par cet amendement, nous suggérons donc d'augmenter le budget consacré à cette action et de nous inscrire dans un cadre européen, à l'instar de l'Espagne et l'Italie, pour la création d'une autoroute de la mer reliant Gênes à Barcelone.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La création des autoroutes de la mer est un vrai défi, mais plus technique et culturel que financier. Ce dont il s'agit, c'est surtout de changer les habitudes de la profession. L'amendement est donc inutile.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous sommes tous ici favorables aux autoroutes de la mer, dont l'idée avait été lancée par M. de Richemont, alors sénateur, dans son rapport sur la création d'un nouveau pavillon français. Aujourd'hui, ses résultats ne sont pas bons, même si fonctionne une ligne Toulon-

Civitavecchia. Il existe un appel d'offres vers l'Europe, beaucoup de projets dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, avec l'Espagne et l'Italie, mais aussi avec le Maroc. Il y a donc énormément de projets, mais qui n'avancent pas. Les aides européennes n'ont pas bien fonctionné, on ne sait pas bien à quel moment exact les attribuer. Pendant la présidence française, j'ai demandé la mise en place de règles européennes compréhensibles par tous et qui l'emportent sur les règles nationales.

Dans cet esprit, j'ai demandé à M. de Richemont, qui n'est plus sénateur mais reste une personnalité incontournable du monde maritime, d'actualiser son rapport. Le temps d'en attendre les conclusions, j'aimerais que vous puissiez retirer votre amendement, sachant que nous en partageons à 100 % les objectifs et la démarche.

M. Roland Courteau. – Avec ces explications, je puis retirer mon amendement.

L'amendement n°628 est retiré.

M. le président. – Amendement n°272, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le IV de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Il inscrira en 2009 dans les conclusions d'un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires dédié aux dessertes portuaires, priorité nationale, les conditions d'une amélioration de la qualité et de la modernisation de la desserte terrestre des grands ports français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluviaux.

M. Paul Raoult. – Le principe d'un CIACT portuaire doit être inscrit dans la loi. Le Havre, Dunkerque, Bordeaux sont handicapés par rapport à Bruges, Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Il faut développer un vrai réseau ports-voies ferrées, pour mieux organiser le trafic des conteneurs. La France a pris un énorme retard en la matière.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Pour les raisons évoquées à propos de l'amendement n°513, retrait.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°272 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°274 rectifié, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. - Après le IV de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'évolution des missions et de l'organisation des établissements publics portuaires nationaux sera précisée dans le cadre d'un plan de relance global qui comprendra en outre un plan d'investissement dans les liaisons fluviales.

II. - Compléter le V de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Une loi programme sur les infrastructures fluviales sera élaborée. Elle servira de base au schéma national des infrastructures de transport en matière de réseau fluvial.

M. Roland Courteau. – Nous aurions pu retirer notre amendement précédent si vous nous aviez donné davantage d'explications ; vous avez vraiment fait le service minimum ! (*Sourires*)

Le Président de la République avait annoncé un « plan d'investissement dans les liaisons fluviales qui retirera des routes un million de camions d'ici à 2020 ». Ce plan doit être mentionné dans la loi.

Le Grenelle a fait du mode fluvial une priorité. A ce stade du maillage fluvial français, sachant qu'il faut plusieurs décennies pour passer de la conception à la réalisation de ce type d'infrastructures, une loi s'impose. L'Union européenne, dans son Livre blanc de 1992 et avec l'actualisation, en 2004, du schéma européen des voies navigables, affirme l'importance de la voie d'eau pour le transport des marchandises. Rappelons ses atouts : massification des transports, baisse des coûts, fiabilité des délais d'approvisionnement, sécurité, site propre, faible consommation d'énergie, faible émission de gaz à effet de serre. Avec 8 500 km de voies d'eau, le maillage fluvial français est le plus long d'Europe mais il souffre d'une absence de liaisons entre ses grands bassins.

L'article 10 inscrit bien le transport fluvial, ferroviaire et maritime comme priorité de l'État pour les transports de marchandises mais il est bien moins ambitieux que le texte issu du Grenelle.

M. Bruno Sido, rapporteur. – M. Bussereau a annoncé une relance de l'investissement dans les grands ports maritimes, lesquels abordent des projets stratégiques qui répondent à votre souhait. Le calendrier parlementaire rend impossible cette année l'inscription à l'ordre du jour de la loi programme que votre amendement demande ; défavorable donc.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement croit au fluvial, il le pratique même : dès que le *Journal officiel* aura publié la liste du conseil d'administration de Voies navigables de France, la candidature pour la voie Seine-Escaut sera lancée. Notre réseau fluvial profitera d'autre part du plan de relance. Le Président de la République va très prochainement faire connaître ses intentions en la matière.

Pour l'instant, ce que vous proposez est superfétatoire mais les objectifs que vous dites sont les nôtres aussi. On a trop longtemps négligé le fluvial. Son trafic augmentait jusqu'à la crise ; il connaît un vrai renouveau avec des vocations nouvelles. Oui nous devons investir dans le fluvial mais je ne retiens pas votre amendement.

L'amendement n°274 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°114 rectifié, présenté par MM. Grignon, Emorine, Haenel et Richert et Mmes Sittler et Troendle.

Dans la dernière phrase du premier alinéa du V de cet article, remplacer les mots :

les bassins du Rhône et de la Moselle

par les mots :

le bassin du Rhône et de la Saône, d'une part, et celui du Rhin et de la Moselle, d'autre part

M. Francis Grignon. – La loi d'aménagement du territoire de 1995 avait sanctuarisé la liaison fluviale Rhône-Rhin par le Doubs. A peine arrivée au Gouvernement, Mme Voynet a rayé cela d'un trait de plume. Considérant que le transport fluvial a encore un avenir, l'Alsace a étudié une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhin et de la Saône, en-dehors du Doubs, bien entendu.

M. Jacques Muller. – En-dehors du Doubs !

M. Francis Grignon. – Bien sûr ! On irait de Port-sur-Saône à Montbéliard. Il y a bien plus de potentialités de trafic sur cet axe que sur l'axe Saône-Moselle, qui oblige à descendre jusqu'à Coblenche puis de remonter le Rhin si l'on veut atteindre Mannheim, Bâle -ou l'Alsace ! En outre, la liaison Saône-Moselle nécessite de nombreuses écluses avant d'atteindre Coblenche. La liaison que je propose, entre le bassin de la Saône et le Rhin, pourrait se faire sans aucune écluse entre le nord de l'Alsace et Coblenche, soit plus de 200 kilomètres. Les bateaux prennent alors le cours naturel du Rhin vers Rotterdam, en passant par le Rhin romantique, au pied de la Lorelei.

La hauteur à franchir pour Saône-Rhin est de 141 mètres, contre 180 pour Saône-Moselle, ce qui signifie 30 % d'écluses en plus, d'où un coût de construction plus grand pour une vitesse moindre...

Pour disposer d'une voie navigable au gabarit européen 5A entre la mer du Nord et la Méditerranée, il resterait à aménager 210 kilomètres entre la Saône et le Rhin, au nord du Doubs. Si l'on retenait l'itinéraire par la Moselle, il faudrait faire passer au gabarit 5A 300 kilomètres actuellement au gabarit Freycinet, et aussi aménager la Moselle canalisée sur 320 kilomètres, dont 200 ne sont qu'au gabarit européen de la classe 4. Je rappelle que le tirant d'eau sur la Moselle n'est jamais supérieur à trois mètres alors qu'il l'est partout sur le Rhin.

Bref, il est beaucoup trop tôt pour décider un tracé Saône-Moselle en ignorant un tracé Saône-Rhin.

C'est pourquoi j'ai déposé cet amendement qui prend en compte l'une et l'autre liaisons, position d'autant plus logique qu'existe toujours un tracé commun du Rhône à Port-en-Saône. Il permettra d'assurer le meilleur phasage pour l'avenir et présente l'avantage de ne pas privilégier une solution sur une autre.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La rectification apportée introduit une précision utile mais ne change pas l'avis de la commission, qui reste favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sagesse.

Mme Marie-Christine Blandin. – Certains contestent l'action de Mme Voynet, d'autres l'apprécient. Je relève en tout cas qu'elle aura permis de sauver le Doubs, puisque vous n'avez plus l'intention d'y passer !

Le texte de l'Assemblée nationale évoque « les études nécessaires à la réalisation » de l'ouvrage. Quand j'entends le mot étude, je sais que la bêche est prête et que la bétonnière tourne déjà. Elles doivent apporter à notre réflexion, dites-vous, les « outils utiles » -en même temps que de l'emploi, ajouterai-je, dans les cabinets d'étude. Leurs conclusions n'étant pas encore connues, vous comprendrez que les Verts s'abstiendront..., tout en observant que pour les deux décennies à venir, les besoins des Français et des Européens seront plutôt tournés vers la satisfaction de besoins élémentaires : eau potable, logement économe, mobilité responsable.

M. René Beaumont. – Je m'étonne un peu de cet amendement, alors qu'existe au Sénat un groupe de travail sur les voies navigables qui ne s'est pas réuni depuis des lustres, alors qu'il y a là un vrai sujet dont nous aurions pu débattre plutôt que dans cet hémicycle. En étant le vice-président, je m'impute une part de responsabilité...

J'observe que des études ont certes été menées en Alsace, mais aussi en Lorraine, en Champagne-Ardenne, en Rhône-Alpes, où elles se sont poursuivies, avec l'aide de l'État, notamment sur le tracé par la Moselle. On peut en effet entreprendre les deux liaisons, mais dans le bon ordre. D'abord la liaison Saône-Moselle, priorité pour ouvrir le Rhône à l'Europe, ensuite seulement la liaison vers Port-de-Saône, qui permettra de desservir le triangle économique Bâle-Mulhouse-Montbéliard.

C'est pourquoi je regrette, monsieur le ministre, alors que vous m'aviez ce matin clairement signifié votre accord, que vous vous en teniez à un avis de sagesse sur cet amendement.

M. Gérard Longuet. – Autant l'amendement me gênait dans sa version initiale, autant sa rectification me convient : il ne ferme aucune porte et permet de mener des études comparatives.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Ma sagesse, monsieur Beaumont, témoigne de la même attitude d'ouverture que M. Longuet.

L'amendement n°114 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°285, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le premier alinéa du V de cet article par une phrase ainsi rédigée :

À la suite des résultats de l'étude d'opportunité stratégique, une nouvelle réflexion et concertation sur le raccordement du Rhône au Rhin sera engagée.

M. Roland Courteau. – Voilà un amendement qui tient particulièrement à cœur à M. Ries. L'idée d'une liaison Mer du Nord-Méditerranée a germé dans les esprits au début de la V^e République. Du IV^e au VI^e Plan, la question de la connexion fluviale du bassin Rhône-Saône aux bassins du Rhin et de la Moselle reste à l'ordre du jour.

En 1991, un colloque au Parlement européen puis un Livre Blanc, suivis par le sommet européen d'Essen, en 1992, se prononcent en faveur du projet du canal Rhin-Rhône.

La loi du 4 février 1995, relative à l'aménagement et au développement du territoire, organise le financement du projet et nomme un nouveau maître d'ouvrage, la Sorelif, pour une ouverture en 2010.

Je passe sur la période Jospin, Mme Blandin s'en est expliquée. Certes, le Gouvernement a fini par renoncer au projet, mais cette décision a été confirmée par le Ciadt du 18 décembre 2003, alors que la gauche n'était plus aux affaires.

En mars 2006, le ministre délégué à l'aménagement du territoire, propose de réinscrire le canal Rhin-Rhône parmi les priorités de l'État, dans les projets bénéficiaires des 4 milliards de dotation de l'Afitf, au même titre que le projet de canal Seine-Nord Europe. L'État a participé, à hauteur de 50 000 euros, conjointement avec des collectivités territoriales et chambres consulaires, à une étude d'opportunité stratégique, placée sous la maîtrise d'ouvrage du département du Haut-Rhin, destinée à comparer les atouts des deux projets en lice : Rhin-Rhône et Moselle-Saône-Rhône.

Lors des conclusions du Grenelle de l'environnement, le groupe chargé du thème « lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie » retient, parmi les mesures qu'il préconise, le lancement du projet de canal Seine-Nord Europe et la préparation du débat public sur la liaison Saône-Moselle, redevenue prioritaire, mais ne dit mot sur le projet Rhin-Rhône.

Le Président de la République annonce un plan d'investissement dans les liaisons fluviales qui doit retirer des routes un million de camions d'ici à 2020.

Il nous semble donc opportun de relancer la réflexion sur ce sujet.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Défavorable, par coordination avec notre vote précédent sur l'amendement n°114 rectifié.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°285 n'est pas adopté.

La séance, suspendue à 17 h 25, reprend à 17 h 40.

M. le président. – Amendement n°40, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Remplacer le deuxième alinéa du V de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

La modernisation des barrages de navigation s'accompagnera, lorsque cela est pertinent, de la construction de micro-centrales hydro-électriques.

Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu et portera prioritairement sur la création d'entreprises et la construction et modernisation de la flotte fluviale. A ce titre, l'État étudiera la possibilité de mettre en œuvre des prêts à long terme et des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire à l'activité des opérateurs.

II. - Dans la seconde phrase du dernier alinéa du même V, remplacer les mots :

cette étude

par les mots :

ces deux études

M. Bruno Sido, rapporteur. – Profitons de la modernisation de certains barrages de navigation pour construire et exploiter de petites centrales hydro-électriques ; et ce, dans le cadre de partenariats public-privé, puisque l'ordonnance qui les régit a été assouplie en 2004. Mais n'y faisons pas référence dans la loi, puisque cet outil demeure dérogatoire.

Quant au secteur du transport fluvial, il importe d'attirer de la main-d'œuvre, de mieux former les bateliers, et d'augmenter l'aide à la modernisation de la flotte.

M. le président. – Amendement n°209, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer le dernier alinéa du V de cet article.

Mme Mireille Schurch. – La logique de développement multimodal et intégré, voulue par le Grenelle, suppose d'abandonner la gestion séparée et de sortir d'une concurrence entre les infrastructures, pour éviter un éclatement des responsabilités.

L'établissement public VNF avait été créé en 1991 pour stopper la dégradation du réseau fluvial : les résultats ne sont guère probants. Le transport fluvial ne représente encore que 5 à 6 % du fret. La Cour des comptes en 2006 jugeait les moyens de l'Epic insuffisants au regard des investissements à engager.

Les voies d'eau ont de multiples fonctions et sont indispensables à la vie et à l'économie : la maîtrise des infrastructures et de leurs utilisations doit donc demeurer publique. La voie d'eau est d'intérêt général et doit demeurer un bien public national. Une politique

intermodale de transport passe par une autorité capable d'assurer la cohésion sociale et territoriale.

Seul l'État peut rassembler tous les acteurs et usagers autour de l'intérêt général. Une ingénierie publique modernisée garantira la sécurité et la qualité. Nous défendons donc une approche d'ensemble dans laquelle l'État et les collectivités exerceraient leur maîtrise publique.

M. le président. – Amendement n°257, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger comme suit la première phrase du dernier alinéa du V de cet article :

L'État étudiera l'opportunité de créer un pôle public des transports, commun à toutes les infrastructures multimodales de caractère national.

Mme Mireille Schurch. – Comment envisager une politique multimodale sans une propriété publique ? Un groupe de travail du Grenelle avait envisagé que ce puisse être celle de l'Afitf.

M. Bruno Sido, rapporteur. – En quoi l'amendement n°209 améliorerait-il la situation et qu'obtiendrait-on avec ce pôle public des transports fluviaux ? Le ministère a réorganisé ses directions pour leur donner une compétence transversale. Avis défavorable à ces amendements.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis que la commission dont nous approuvons l'amendement.

*L'amendement n°40 est adopté ;
les amendements n°209 et 257 deviennent sans objet.*

M. le président. – Amendement n°275 rectifié, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le V de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Le Gouvernement remettra au Parlement, dans les six mois suivant l'adoption de la présente loi, un rapport sur la nécessité de rénovation des barrages manuels du réseau fluvial magistral, sur le coût global de ces interventions et les modalités de financement, ainsi que sur la régénération du réseau fluvial à vocation de transport de marchandises, et l'effort financier pluriannuel consenti à ce titre par l'État.

Mme Odette Herviaux. – Cet amendement, qui se situe dans le droit fil des précédents, prend acte du retard pris pour régénérer le réseau fluvial : VNF estime qu'il lui faudrait 100 millions de plus chaque année. De nombreux barrages sont vétustes, qu'il faut supprimer tout en favorisant les énergies renouvelables et la multimodalité.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Connaissant l'état des barrages et de certaines écluses, la commission a donné un avis favorable à l'amendement rectifié pour supprimer le terme insécurité.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cela fait beaucoup de rapports alors que nous préparons le contrat de performance de Voies navigables de France mais je m'en remettrais à la sagesse si l'amendement était maintenu.

Mme Odette Herviaux. – J'aurais souhaité faire plaisir au ministre mais la commission a donné un avis favorable à cet important amendement.

L'amendement n°275 rectifié est adopté.

Les amendements n°337 et 338 ne sont pas défendus.

M. le président. – Amendement n°507, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste.

Remplacer le premier alinéa du VI de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

Des mesures seront mises en place afin d'améliorer l'efficacité environnementale du transport routier de marchandises, notamment en termes de consommation de carburant, d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, et de congestion routière. Dans cette optique, l'État encouragera la conduite respectueuse de l'environnement, dite éco-conduite, accélèrera la mise en place des péages sans arrêt et étudiera toutes mesures permettant d'optimiser les performances environnementales du transport routier.

Dans ce cadre, au plus tard dans trois mois après l'adoption de la présente loi, le Gouvernement autorisera à titre expérimental pour une durée maximale de 36 mois, la circulation d'ensembles routiers d'une longueur maximale de 25,25 mètres et présentera, notamment à l'appui d'un bilan des dérogations existantes, un rapport sur les enjeux et l'impact d'une augmentation des poids totaux autorisés en charge des véhicules isolés et des ensembles de véhicules affectés au transport routier de marchandises.

M. Claude Biwer. – Nous sommes favorables au transport ferroviaire ou fluvial mais le transport routier reste parfois le seul capable d'atteindre la destination prévue. Dès lors, il ne suffit pas de limiter la consommation unitaire des camions, il faut aussi réduire le nombre de véhicules en augmentant leur capacité de chargement. On peut s'inspirer de ce qui avait été fait après la tempête de 1999 où des dérogations avaient permis à des camions de 44 tonnes ou plus de circuler. On pourrait procéder par paliers et porter le poids total de 32 à 35 tonnes pour les véhicules de quatre essieux, de 40 à 45 tonnes pour les cinq essieux et jusqu'à 50 tonnes pour les six essieux. Sans aller jusque-là, on pourrait expérimenter des véhicules de 44 tonnes.

Cette explication vaut aussi pour l'amendement n°496 de M. Dubois qui tend aussi à augmenter la capacité des véhicules, de manière à diminuer le nombre de véhicules et les émissions de CO₂.

M. le président. – Amendement identique n°682 rectifié, présenté par M. Bizet.

M. Jean Bizet. – M. Biwer vient de le défendre. Je me contenterai donc d'ajouter que si on allonge les remorques, on économise un camion sur six, on réduit la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Toutes les régions françaises ne sont pas aussi bien desservies par le rail et par le fleuve : le grand ouest se trouve ainsi excentré, alors que ses 1 700 entreprises agro-alimentaires emploient 131 000 personnes. Je l'ai dit dans la discussion générale, il ne faut pas substituer une fracture économique à la fracture écologique et nos entreprises doivent pouvoir résister à la concurrence étrangère : aux Pays-Bas, les poids lourds vont jusqu'à 60 tonnes. Cette mesure aurait un impact d'environ 60 millions. Le ministre la connaît bien pour avoir suivi son expérimentation dans la filière sucrière.

M. le président. – Amendement identique n°697 rectifié, présenté par MM. Houel, P. Blanc, Billard, Revet, Garrec et Fouché, Mme Sittler et MM. Bécot, Juilhard et Carle.

M. Michel Houel. – Il a déjà été défendu.

M. le président. – Amendement identique n°716 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pierre et Bailly.

M. Rémy Pointereau. – L'objectif est d'arriver à un mode de transport plus conforme à celui des autres pays européens. Nos transporteurs vivent des temps difficiles, ils subissent une concurrence déloyale. Nous souhaitons expérimenter des véhicules d'un plus grand volume afin de limiter le nombre de camions sur les routes.

M. le président. – Amendement n°41, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Dans la seconde phrase du premier alinéa du VI de cet article, remplacer les mots :

« l'éco-conduite »

par les mots :

dite « éco-conduite »

II. - Au début des première et deuxième phrases du deuxième alinéa du même VI, remplacer (deux fois) le mot :

éco-redevance

par le mot :

éco-taxe

M. Bruno Sido, rapporteur. – Outre une modification rédactionnelle, il convient de mettre un terme à l'utilisation simultanée des expressions éco-redevance et éco-taxe. Tenons-nous en à la lettre de l'article 60 de la loi de finances pour 2009. En outre, l'affectation des recettes d'une taxe est définie par la loi alors qu'une redevance est affectée exclusivement à la couverture « des charges d'un service public ou

des frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public ». Avec la taxe le Parlement a droit au chapitre.

La réglementation européenne ne fait pas la distinction entre taxe et redevance, nous si.

M. le président. – Amendement n°286, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le premier alinéa du VI de cet article par une phrase ainsi rédigée :

L'État étudiera en outre la possibilité de mettre en place un dispositif permettant de renouveler rapidement la flotte de véhicules de plus de 3,5 tonnes en circulation et dont l'activité principale est le cabotage de portée régionale, pour faire en sorte d'accélérer le passage de la flotte à la norme Euro VI d'ici à 2013.

M. Didier Guillaume. – Il ne faut pas oublier les PME du transport routier. Les entreprises de livraison sont les derniers maillons du transport des marchandises et elles ont un rôle essentiel dans le développement économique des territoires éloignés des grands centres urbains.

Souvent les petits camions qui font du cabotage polluent plus que les poids lourds : mettons en place une prime à la casse pour les remplacer. Ce secteur va en effet connaître de grandes mutations en raison de l'instauration de la taxe poids lourds. En outre, la mise en conformité avec la norme euro VI permettrait à ces entreprises de mieux résister à la concurrence étrangère.

M. le président. – Amendement n°698 rectifié, présenté par MM. Houel, P. Blanc, Billard, Revet, Garrec et Fouché, Mme Sittler et MM. Bécot, Juilhard et Carle.

Après le premier alinéa du VI de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans cette même optique, l'État mettra en place des incitations fiscales afin que les entreprises, et notamment les petites et moyennes, modernisent leur parc moteur avec des matériels euro IV, V, et VI.

M. Michel Houel. – L'État doit permettre aux PME en difficulté d'acheter des véhicules plus propres. Il s'agit d'appliquer aux professionnels le principe du « bonus-malus ».

M. le président. – Amendement n°496, présenté par M. Dubois et les membres du groupe Union centriste.

Compléter le premier alinéa du VI de cet article par une phrase ainsi rédigée :

En outre, le Gouvernement s'engage à généraliser l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes et, pour tous les poids lourds circulant sur autoroutes, à réduire leur vitesse à 80 kilomètres/heure et à leur interdire de se dépasser.

M. Daniel Soulage. – Cet amendement a été défendu par M. Biwer.

M. Bruno Sido, rapporteur. – En ce qui concerne les quatre amendements identiques, je rappelle qu'il existe en politique deux façons de réformer : globale, ou progressive, pour éviter de braquer l'opinion publique. La généralisation des poids lourds de 44 tonnes se trouve actuellement dans une zone grise. Faut-il ouvrir ce débat ou l'inclure dans une réflexion plus générale sur les transports routiers ?

Le mieux est l'ennemi du bien : à vouloir trop réformer d'un coup, on risque d'attiser les polémiques et de brouiller le message initial qui était légitime et fondé.

Ces quatre amendements sont déséquilibrés car ils ne prévoient pas de limiter la vitesse de circulation des poids lourds à 80 km/h sur autoroute, ni d'interdire les dépassements. En outre, ils autoriseraient à titre expérimental la circulation de poids lourds de 25,25 mètres pendant 36 mois, durée trop courte pour envisager l'achat de tels véhicules, et ils demandent un rapport sur les enjeux et l'impact d'une augmentation des poids totaux autorisés en charge jusqu'à 50 tonnes.

La circulation d'ensembles routiers de 25,25 mètres pourrait poser des problèmes pour la sécurité routière : les conducteurs que nous avons incité à acheter des petits véhicules auraient beaucoup de mal à les doubler. Je demande donc le retrait de ces amendements.

Il est judicieux d'étudier la possibilité d'instaurer des primes à la casse pour les véhicules de 3,5 tonnes les plus polluants qui font du cabotage régional. Toutefois, les transporteurs ont déjà fait de gros progrès en renouvelant leur flotte de camions. En outre, il serait difficile de financer un bonus et un super bonus spécifique dans la mesure où il n'est pas prévu d'instaurer des malus pour les poids lourds les plus polluants. Avis défavorable à l'amendement n°286 comme à l'amendement n°698 rectifié pour les mêmes raisons.

L'amendement n°496 est beaucoup plus directif que l'amendement n°42 de la commission qui prévoit seulement un rapport du Gouvernement. Compte tenu des incertitudes techniques et de la méfiance de l'opinion publique sur ce dossier, il est plus prudent de s'en tenir à ce rapport. J'invite le ministre d'État à prendre position au plus tard trois mois après sa publication sur la question des 44 tonnes et sur les nouvelles règles de circulation pour tous les poids lourds sur autoroutes. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Comme en 1999, nous allons demander que des 44 tonnes puissent évacuer le plus rapidement possible les chablis des forêts landaises, monsieur Biwer

Je souhaite le retrait des quatre amendements identiques car il n'est pas imaginable de pousser des entreprises à acheter des poids lourds de 25,5 mètres pour trois ans seulement.

En outre, du fait de la crise actuelle, le taux de mortalité des entreprises de transport est très élevé. La majorité des transporteurs routiers n'est donc plus favorable à cette extension, même si elle l'était encore il y a quelques mois.

Concernant l'amendement n°41, il s'agit bien, en droit fiscal, d'une taxe, mais, en réalité, nous parlons d'une redevance d'usage. (*Sourires*) J'accepte donc la première partie de votre amendement, monsieur le rapporteur, mais j'aimerais que vous en rectifiez la seconde afin que nous en restions à l'éco-redevance : nos concitoyens n'aiment pas trop le mot « taxe ».

M. Bruno Sido, rapporteur. – C'est ça, le problème !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je souhaite le retrait de l'amendement n°286.

L'amendement n°698 rectifié aurait plutôt sa place dans un texte financier. J'en demande donc le retrait.

Concernant l'amendement n°496, nous ne sommes pas hostiles à des expérimentations sur certains axes. M. le rapporteur propose à l'amendement n°42 qu'un rapport sur les 44 tonnes fasse le point sur cette question.

M. Claude Biwer. – L'avis qui a été donné sur mon amendement n'est pas tout à fait conforme à ce qui a été dit en commission où l'on estimait possible de passer à 44 tonnes. Il ne faut pas se voiler la face : quand on les met sur les bascules, les poids lourds dépassent souvent 40 tonnes et les professionnels nous demandent de passer à 44 tonnes pour être tranquilles.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Ce n'est plus le cas !

M. Claude Biwer. – C'est possible, mais nous n'avons sans doute pas les mêmes sources d'information, monsieur le ministre.

Je vous fais confiance, mais je ne ressens pas les choses de cette façon.

Sans être hostile à la limite de 80 kilomètres par heure, je me demande comment il sera possible de dépasser des camions roulant à cette vitesse, tout en respectant la limite de 90 kilomètres par heure. Dans le même esprit, si nous fixions les maxima locaux, nous ne serions pas aussi souvent victimes d'excès de vitesse !

J'espère que grâce à l'étude, tout évoluera dans le sens souhaité par les professionnels.

L'amendement n°507 est retiré.

M. Jean Bizet. – Si j'ai bien compris, M. le ministre est hostile à l'expérimentation, mais ouvert à une étude.

J'étais motivé par la distorsion de concurrence en faveur des transporteurs venus d'Europe du Nord, et par l'émission de gaz à effet de serre.

Je souhaite que l'étude ne reste pas dans les placards. La crise provoquera des restructurations. Ne désespérons pas les plus performants !

L'amendement n°682 rectifié est retiré.

M. Michel Houel. – M. le ministre m'a convaincu, d'autant plus qu'il a dit aujourd'hui ce que des transporteurs m'avaient récemment confié.

L'amendement n°697 rectifié est retiré.

M. Rémy Pointereau. – J'apprécie l'ouverture de M. le ministre en faveur de l'amendement n°42.

L'amendement n°716 rectifié est retiré.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ayant consulté Bruxelles, il apparaît que les camions étrangers excédants 40 tonnes n'ont pas le droit de rouler en France. Il n'y a donc pas de concurrence déloyale à craindre en principe, même s'il n'est pas certain que l'interdiction soit toujours respectée...

M. Thierry Repentin. – Évidemment !

M. Bruno Sido, rapporteur. – J'ai rapporté la loi sur l'eau. Avant son adoption, il existait une prétendue redevance qui était en réalité une taxe.

M. Paul Raoult. – Exact !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Sur le plan constitutionnel, la différence est substantielle, puisque la modification d'une taxe suppose un vote parlementaire, ce qui n'est pas le cas pour la redevance. Résultat : la fausse redevance est restée inchangée pendant des années, jusqu'à ce que la loi sur l'eau appelle taxe ce qui en était une.

Le projet de loi nous expose aux mêmes travers, avec l'« éco-redevance » qui est en réalité une taxe, ce que le Conseil constitutionnel confirmera. Certes, l'expression utilisée est plus douce, mais il faudrait alors l'employer, par coordination, dans la loi de finances !

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. – Ce n'est pas la solution !

M. Thierry Repentin. – Pourquoi pas éco-contribution ?

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – J'aime bien les douceurs, mais elles n'apportent pas grand-chose à la loi.

Il vaut mieux écrire « éco-taxe », comme dans la loi de finances.

L'amendement n°41 est adopté.

M. Didier Guillaume. – Pourquoi le rapporteur a-t-il formulé aujourd'hui un avis défavorable à l'amendement n°286, alors que les membres de la commission l'avaient adopté hier ?

Il est indispensable de poursuivre la réflexion sur les camions de 44 tonnes...

M. Jean Bizet. – Absolument !

M. Didier Guillaume. – ...pour des raisons écologiques, économiques et de concurrence.

L'amendement n°286 concerne des petits véhicules faisant du cabotage interrégional. Ce sont eux qui polluent le plus ! En outre, l'arrivée d'entreprises étrangères sur ce marché représente un grand danger pour nos petits transporteurs.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je fais amende honorable : la commission s'en était remise à l'avis du Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Et le Gouvernement persiste à demander son retrait.

L'amendement n°286 n'est pas adopté.

M. Michel Houel. – Je représenterai mon amendement en loi de finances.

L'amendement n°698 rectifié est retiré.

M. Daniel Dubois. – Je fais confiance au ministre. Nous attendons les résultats de l'étude.

L'amendement n°496 est retiré.

M. le président. – Amendement n°279, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. Dans la première phrase du deuxième alinéa du VI de cet article, remplacer le mot :

pourra

par le mot :

sera

II. Dans la deuxième phrase du même alinéa, supprimer le mot :

notamment

III. Compléter le même alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce produit ne pourra être affecté à la réalisation d'infrastructures routières.

M. Michel Teston. – Nous avons tous voté l'article 60 du projet de loi de finances pour 2009, devenu l'article 153 de la loi de finances promulguée, instituant l'éco-taxe à l'horizon 2011. Il ne saurait être question de revenir sur ce point.

La domination écrasante du transport routier ne cesse de se renforcer : l'automobile monopolise 84 % des déplacements intérieurs de personnes ; la route

capte 80 % du trafic routier ; le nombre des camions a quadruplé depuis 1950, avec des volumes accrus transportés sur des distances plus grandes.

L'éco-taxe sur les poids lourds doit contribuer à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, grâce à un report modal vers des modes de transport moins polluants. Elle aidera aussi la part du marché du fret routier à passer de 14 % du total à 25 % d'ici 2022.

Conformément à l'esprit de l'engagement n°45 du Grenelle, sa mise en place doit donc être impérative et non éventuelle. De même, son produit devra exclusivement servir à financer des infrastructures de transport.

Pour éviter tout malentendu, je précise que la part du produit imputable au réseau routier départemental sera versée à cette collectivité. Pour la part revenant au réseau national, l'Afitf utilisera d'autres sources de financement, comme les subventions de l'État ou le produit des redevances domaniales. Enfin, le financement des infrastructures routières à réaliser pourra bénéficier des crédits inscrits au plan de développement et de modernisation des infrastructures.

L'amendement n°726 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je le reprends...

M. le président. – Amendement n°726 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Modifier comme suit le deuxième alinéa du VI de cet article :

I.- Dans la première phrase, remplacer le mot :

pourra

par le mot :

sera

II.- Dans la deuxième phrase, supprimer le mot :

notamment

III.- Après les mots :

de France pour

rédigé comme suit la fin de la dernière phrase

M. Bruno Sido, rapporteur. – ...et je le rectifie pour supprimer les II et III.

M. le président. – C'est l'amendement n°726 rectifié *bis*, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Dans la première phrase du deuxième alinéa du VI de cet article, remplacer les mots :

pourra être

par le mot :

sera

M. Bruno Sido, rapporteur. – La taxe sur les poids lourds doit devenir effective en Alsace, puis être généralisée le 31 décembre 2011 à l'ensemble du territoire national.

Son utilisation subit deux filtres : le premier tient au coût de la collecte ; le deuxième est lié au reversement dont bénéficient les collectivités territoriales propriétaires de routes. La recette nette est versée à l'Afitf.

M. le président. – Amendement n°699 rectifié *ter*, présenté par MM. Houel, Paul Blanc, Billard, Revet, Garrec et Fouché, Mme Sittler et MM. Bécot, Juilhard, Carle et Bernard-Reymond.

Rédiger comme suit la deuxième phrase du deuxième alinéa du VI de cet article :

Cette redevance d'usage aura pour objet unique de financer les projets d'infrastructures de transports, y compris les infrastructures routières.

M. Michel Houel. – Je le retire au profit de celui de la commission.

*L'amendement n°699 rectifié *ter* est retiré.*

M. le président. – Amendement n°195, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter la deuxième phrase du deuxième alinéa du VI de cet article par les mots :

alternatives à la route

Mme Mireille Schurch. – C'est la même idée.

Conformément aux engagements n°45 et 46 du Grenelle de l'environnement, l'éco-taxe doit financer les infrastructures de transport alternatives à la route.

Ces deux engagements prévoient le fléchage du produit de l'éco-taxe vers l'Afitf afin de financer les projets de transports peu émissifs et aider les collectivités territoriales.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Outre qu'il comporte dans son paragraphe I une erreur rédactionnelle, l'amendement n°279 ne peut être accepté dans la mesure où, contrairement à ce que prévoit son III, le produit de l'éco-taxe peut être affecté dans certains cas, exigences de sécurité ou besoins d'intérêt local, à des infrastructures routières. L'Afitf donne la priorité aux modes alternatifs à la route, qui représentent les deux tiers de son budget, mais ne délaisse pas pour autant celle-ci. Avis défavorable, comme à l'amendement n°195 pour les mêmes raisons.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable aux amendements n°279 et 195, favorable au 726 rectifié.

M. Michel Teston. – J'avais pris mes précautions en présentant l'amendement n°279 ; j'avais en particulier relevé que les ressources de l'Afitf ne se limitaient pas à l'éco-taxe. Je ne vois pas où est la difficulté.

L'amendement n°279 n'est pas adopté.

L'amendement n°726 rectifié bis est adopté.

L'amendement n°195 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°43, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Après la première phrase du deuxième alinéa du VI de cet article, insérer deux phrases ainsi rédigées :

L'Etat soutiendra la révision de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures initiée par la Commission afin d'internaliser les coûts externes dans les taxes et péages acquittés par les poids lourds. Il encouragera la mise en place d'une meilleure coopération européenne pour lutter contre la fraude à l'éco-taxe.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il s'agit bien entendu d'un amendement d'appel. Le Gouvernement doit tout faire pour obtenir une modification de la directive « eurovignette » ; tout doit en outre être mis en œuvre pour accélérer l'interconnexion entre les fichiers des douanes dans l'Union européenne. Les camions étrangers seront concernés par la taxe sur les axes où elle s'applique mais rien ne garantit à ce jour que les infractions donneront bien lieu au paiement des amendes.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Pendant la présidence française nous nous sommes battus pour que la directive « eurovignette » soit révisée, mais les oppositions sont encore nombreuses ; je souhaite que les présidences tchèque puis suédoise fassent avancer le dossier.

L'harmonisation et la coopération doivent en effet progresser au niveau européen. L'interopérabilité des systèmes est nécessaire. Ne reproduisons pas les erreurs commises dans le domaine ferroviaire, où les systèmes d'électrification et de signalisation ou les écartements de voies sont différents d'un pays à l'autre.

L'amendement n°43 est retiré.

M. le président. – Amendement n°44, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Compléter le deuxième alinéa du VI de cet article par une phrase ainsi rédigée :

L'Etat rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous reprenons les dispositions de l'article 60 de la loi de finances pour 2009.

L'amendement n°44, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°311, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le deuxième alinéa du VI de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Cette redevance pourra être modulée à la hausse sur certains tronçons dans un souci de report de trafic équilibré sur des axes non congestionnés.

M. Didier Guillaume. – Cette mesure paraîtra peut-être iconoclaste à certains. La modulation de l'éco-taxe reporterait le trafic des axes congestionnés -je pense notamment à la vallée du Rhône- sur ceux qui le sont moins. L'éco-taxe pourrait être ainsi un outil de gestion du trafic au niveau national. Un camion espagnol qui se rend au Luxembourg n'a rien à faire dans le tunnel sous Fourvière, pas plus qu'un autre, anglais, se rendant sur la *Costa Brava* n'a à faire sur la rocade de Montpellier. Une modulation à la hausse de quelques dixièmes de centimes aurait un effet dissuasif.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'article 60 de la loi de finances pour 2009 dispose que le taux de la taxe peut varier en fonction de trois critères, le nombre d'essieux, la classe d'émission du véhicule et éventuellement le niveau de congestion de chaque axe. L'amendement respecte ces dispositions : avis favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sagesse.

L'amendement n°311 est adopté.

M. le président. – Amendement n°501, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste.

Remplacer le dernier alinéa du VI de cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

Cette taxe sera répercutée par les redevables sur les bénéficiaires de la circulation de la marchandise dans le respect de la libre négociation commerciale et de la liberté tarifaire.

Par ailleurs, l'Etat mettra en place des mesures à destination des exploitants de poids lourds affectés au transport de marchandises et à destination des bénéficiaires de la circulation des marchandises permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe, d'en compenser directement ou indirectement le coût et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur le réseau taxable, et pouvant aller jusqu'à des exemptions et des exonérations, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différents territoires notamment au regard des considérations d'éloignement de ces territoires de l'espace européen et de disponibilité des modes de transports alternatifs à la route.

M. Claude Biwer. – Dès lors que tous les utilisateurs de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes seront redevables de l'éco-taxe, rien ne justifie que tous les transporteurs, professionnels ou non, ne puissent pas la répercuter. L'éco-redevance figurera dans les coûts de l'exploitant du véhicule au même titre que l'amortissement, l'assurance ou les péages. La notion de « mise en place de mesures de compensation directe ou indirecte » traduit en outre une volonté politique plus affirmée. Il ne faut ni s'interdire d'éventuelles exemptions ou exonérations ni les justifier au regard du seul critère d'éloignement territorial.

L'amendement n°700 rectifié n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°717 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Revet, Pierre et Bizet et Mme Procaccia.

Au début de la deuxième phrase du dernier alinéa du VI de cet article, après les mots :

des transporteurs

insérer les mots :

et des bénéficiaires de la circulation des marchandises

M. Rémy Pointereau. – Le texte dispose que la taxe peut être répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises ; il est logique et équitable que les mesures d'accompagnement prévues bénéficient également aux chargeurs.

M. le président. – Amendement n°45, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Dans la dernière phrase du dernier alinéa du VI de cet article, remplacer les mots :

territoires au regard des considérations d'éloignement de ces territoires de l'espace européen et de disponibilité des modes de transport alternatifs à la route

par les mots :

départements au regard de leur éloignement des territoires de l'espace européen

M. Bruno Sido. – Cet amendement met l'article 10 en conformité avec l'article 60 de la loi de finances pour 2009.

S'agissant de l'amendement n°501 : le même article 60 ne fait pas de différence entre les transporteurs pour compte propre et les transporteurs professionnels. Mais certains parmi les premiers pensent qu'ils ne pourront pas répercuter la taxe sur leurs clients -soit dit en passant, s'ils ont des clients, c'est qu'ils ne transportent pas pour compte propre... Tout cela demande des éclaircissements. Qu'en dit le Gouvernement ?

Les « mesures pour accompagner la mise en œuvre de la taxe poids lourds » ne visent pas à réduire l'impact financier de la taxe, mais à faciliter son

application. Toutefois, je demande l'avis du Gouvernement car la mise en œuvre comptable de cette taxe posera peut-être problème.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Monsieur Biwer, si j'en crois vos déclarations tout à l'heure sur la nécessité d'augmenter la charge des poids lourds, vous ne voulez pas mettre en difficulté les transporteurs. Je vous demande donc de retirer l'amendement n°501. Il ne faut pas « qu'il y ait photo » sur la répercussion. C'est d'ailleurs à cette condition que la profession routière a accepté, sans trop rechigner, le principe de cette éco-taxe.

Quant à l'amendement n°717 rectifié, il est ambigu et mettrait en danger le système. Monsieur Pointereau, je vous demande donc de le retirer, nous en reparlerons, si vous le voulez, d'ici la deuxième lecture du projet de loi. Enfin, avis très favorable à l'amendement n°45 de la commission.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission demande également le retrait de l'amendement n°501.

M. Claude Biwer. – La commission, contrairement à ce qui était prévu, n'a pas abordé le problème des transports dans sa globalité et la question des besoins de l'Afif. J'avais donc déposé cet amendement pour relancer le sujet, je m'incline donc volontiers pour cause de « Grenelle I ».

L'amendement n°501 est retiré.

M. Rémy Pointereau. – Monsieur le ministre, mon amendement pose-t-il problème sur le fond ou sur la forme ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Les deux !

M. Rémy Pointereau. – Dans ce cas, je baisse la garde. J'en présenterai une version améliorée lors du « Grenelle II ».

L'amendement n°717 rectifié est retiré.

L'amendement n°45 est adopté.

M. le président. – Amendement n°42, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Compléter le VI de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

En outre, le Gouvernement présente au Parlement, au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi, un rapport sur les enjeux et l'impact relatifs, d'une part, à l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes et, d'autre part, à la réduction de la vitesse à 80 kilomètres/heure pour tous les poids lourds circulant sur autoroutes et à leur interdiction de se dépasser sur ces axes.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement mérite une longue explication. Il s'agit de demander un rapport du Gouvernement au Parlement sur deux mesures importantes relatives au transport routier, qui s'équilibrent entre elles : d'une part, porter la charge

autorisée des poids lourds de 40 à 44 tonnes ; d'autre part, réduire leur vitesse de circulation sur autoroute à 80 km/h et leur interdire de se dépasser sur ces axes.

En utilisant son droit de déroger à la règle des 40 tonnes, inscrit à l'article R. 312-4 du code de la route, en vertu d'une directive communautaire de 1996, la France rejoindrait la Belgique, le Luxembourg, le Royaume-Uni et l'Italie, qui retiennent la charge de 44 tonnes ; le Danemark et la Finlande, 48 tonnes ; les Pays-Bas, 50 tonnes ; la Suède, 60 tonnes. Cela dit, l'Allemagne conserve le plafond de 40 tonnes. Cette mesure diminuerait le trafic de poids lourds et, partant, ferait économiser, selon la Fédération nationale des transports routiers, 285 000 tonnes de CO₂ par an. N'oublions pas que l'objectif premier du Grenelle est de lutter contre les gaz à effet de serre. Enfin, cela clarifierait la situation, la circulation à 44 tonnes étant autorisée à titre dérogatoire pour certains trafics routiers liés à un report modal.

Quant à la limitation de vitesse à 80 km/h pour les poids lourds et à l'interdiction de dépassement, elle serait appréciée par nos concitoyens en ce qu'elle renforcerait la sécurité routière en réduisant les distances de freinage. Ce serait la preuve que le Grenelle de l'environnement améliore le quotidien des Français (*sourires sur les bancs socialistes*) -le point est important. Cette mesure, conforme à l'engagement n°17 du Grenelle, entraînerait l'économie de 1,5 million de tonnes de CO₂ par an et éviterait la construction d'une troisième voie de circulation qui nécessite souvent des travaux titanesques. Notons qu'elle est appliquée depuis plusieurs années avec succès par l'entreprise Bonfils, installée à Baume-les-Dames dans le Doubs.

Ce rapport, qui abordera les questions de l'impact de ces mesures sur l'état des routes, l'activité du fret ferroviaire ou encore l'organisation du travail dans les entreprises de transport, sera élaboré en étroite concertation avec les parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Pour qu'il ne reste pas lettre morte comme tant d'autres rapports...

M. Daniel Raoul. – Ce ne sera pas le cas !

M. Bruno Sido, rapporteur. – ...j'ai obtenu l'assurance de M. Borloo que le Gouvernement prendra une position claire sur le sujet six mois après la promulgation de la présente loi. Autrement dit, il doit en commencer maintenant la rédaction...

En adoptant cet amendement équilibré et sage, le Sénat éviterait un double écueil : fragiliser le transport routier et rendre incompréhensible le message du Grenelle.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis favorable. (*Exclamations à gauche*)

Mme Évelyne Didier. – Présenter ces dispositions comme des mesures environnementales, je dis : « Bravo l'artiste ! ». La précision de l'amendement

laisse songeur quand vous avez retoqué nos propositions au motif qu'elles étaient trop détaillées pour une loi de programmation. Pourquoi sortir de votre chapeau cet amendement après avoir repoussé ceux de vos collègues sur le même sujet ? (« *Exact !* » *sur les bancs socialistes*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – C'est pour notre plus grand bonheur ! La commission joue les Saint-Bernard !

Mme Évelyne Didier. – Il est contraire à l'esprit du texte : il favorise le transport routier !

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – C'est faux !

Mme Évelyne Didier. – La circulation des 44 tonnes nécessitera d'aménager les sens giratoires, les ouvrages d'art. Qui paiera ? Les collectivités. Ayez le courage de présenter cet amendement pour ce qu'il est, et non comme une mesure environnementale !

Mme Marie-Christine Blandin. – J'éprouve une profonde compassion pour MM. Biwer, Bizet et Pointereau qui ont si sincèrement défendu des amendements dont la rédaction était identique à la virgule près... (*Exclamations à droite*) Quelle merveille que la société numérique ! Des campagnes éloignées sont maintenant reliées à un réseau central : la FNTR ! (*Rires à gauche*)

M. Daniel Raoul. – Bravo !

Mme Marie-Christine Blandin. – D'après M. Sido, la FNTR ne voulait plus de cet amendement, crise oblige. Et voilà que cette crise, dont on nous parlait tant il y a quelques minutes, semble tout à coup terminée : on va pouvoir acheter des gros poids lourds, on va pouvoir défoncer les routes, on va pouvoir changer les ouvrages...

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – Je ne peux pas laisser dire ça !

Mme Marie-Christine Blandin. – Tout à fait sérieusement, en revanche, je dépose un sous-amendement.

M. le président. – Sous-amendement n°788 à l'amendement n°42 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par Mme Blandin.

Dans l'amendement n° 42, remplacer les mots :

et, d'autre part, à la réduction

par les mots :

et à la mesure liée de la réduction

Mme Marie-Christine Blandin. – C'était au départ le marché de la FNTR. Prenons-les au mot !

Une étude ne fera de mal à personne ; en ces temps de crise, elle donnera du travail aux cabinets spécialisés !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Contrairement à ce qui se passerait avec un allongement des camions, le passage de 40 à 44 tonnes ne se verra pas. Et si les ouvrages d'art étaient à quatre tonnes près, beaucoup seraient tombés depuis longtemps !

Il ne s'agit en tout état de cause pas d'une disposition législative mais d'un rapport dont je ne peux préjuger les conclusions. De toute manière, cela relève du règlement, donc du Grenelle I et pas du Grenelle II.

M. Jean Bizet. – Et c'est ce qui était convenu.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le 44 tonnes existe déjà par dérogation pour les récoltes de céréales et de betteraves.

Mme Marie-Christine Blandin. – Je sais, je suis élue du Nord.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Vous savez tout ! Et aussi pour les chablis, avec la récente tempête.

Le Gouvernement ne se prononce pas pour la suite ; il a jugé la solution du rapporteur élégante. La crise a fait que les choses ont changé ; l'étude sera donc aussi socio-économique, elle fera apparaître les problèmes d'emploi dans le transport routier.

M. Didier Guillaume. – L'étude portera sur les 44 tonnes mais la question importante est celle de la circulation des poids lourds. Sur l'autoroute Paris-Marseille, la voie de droite est toute l'année encombrée par un flot continu de poids lourds qui parfois se doublent entre eux. Si on ne fait rien contre cela, il faudra en venir à doubler cette autoroute, ce que personne ne dit vouloir !

M. Pierre Bernard-Reymond. – La solution, c'est l'A 51.

M. le président. – Je mets aux voix le sous-amendement n°788.

M. Jean Bizet. – Allons ! C'était une plaisanterie !

Mme Catherine Procaccia. – Vu le sort que nous lui réservons...

Le sous-amendement n°788 n'est pas adopté.

M. Thierry Repentin. – Le rapport doit porter sur « les enjeux » mais pourquoi n'y aurait-il qu'un seul « impact » ? Il me semble que le pluriel s'impose.

Le ministre a balayé rapidement l'idée que la circulation des 44 tonnes poserait un problème aux infrastructures et aux ouvrages d'art. Nous qui, en montagne, connaissons les barrières de dégel ne voyons pas les choses ainsi.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je rectifie mon amendement dans le sens suggéré par M. Repentin.

L'amendement n°42 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°199, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le VI de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

La France proposera au niveau communautaire la demande de révision de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en vue de l'intégration des coûts externes, y compris sociaux et environnementaux et une application à l'ensemble du réseau.

Mme Mireille Schurch. – Selon la directive du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, seuls les véhicules destinés au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes sont assujettis à l'euro-vignette. Celle-ci concernera aussi les véhicules entre 3,5 et 12 tonnes à partir de 2012. Il importe bien sûr que la France garantisse la mise en œuvre de l'euro-vignette et son application sur tout le réseau ainsi que l'affectation de ses ressources aux infrastructures alternatives à la route. Il faudrait intégrer les coûts externes à la taxation des poids lourds. Le Livre Blanc de l'Union européenne sur les transports prévoit de faire un référentiel pour aller vers une troisième révision intégrant ces coûts externes. Plusieurs critères sont avancés pour le calcul standard des coûts externes : la congestion, la rareté, les accidents, la pollution de l'air, le bruit et le réchauffement climatique.

La tarification des transports routiers doit intégrer ces coûts externes du transport, ce qui inclut les dommages environnementaux, en application du principe de l'utilisateur payeur, mais aussi les coûts sociaux. Il faudrait d'ailleurs étendre la prise en compte des coûts environnementaux et de nuisance à tout le réseau, y compris le réseau autoroutier concédé.

L'article 46 du projet de loi contient des dispositions similaires, sur le principe de reconnaissance de la responsabilité des sociétés mères, et l'établissement d'indicateurs sociaux et environnementaux. Une disposition semblable, développée au surplus dans l'engagement n°45 du Grenelle, peut donc tout à fait être intégrée dans la loi de programmation en ce qui concerne l'euro-vignette.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Vous reprenez quasiment à l'identique une disposition qui figure dans notre amendement n°43 ! Vous êtes donc satisfaite et pouvez retirer cet amendement.

Mme Mireille Schurch. – S'il est vraiment satisfait, je le retire.

L'amendement n°199 est retiré.

M. le président. – Amendement n°502, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste.

I. - Compléter le VI de cet article par quatre alinéas ainsi rédigés :

Par exception, les taux kilométriques de cette taxe sont minorés de 75 % pour les poids lourds effectuant :

a) des transports routiers de pré et de post acheminement ferroviaire et fluvial, et des transports routiers d'approche des autoroutes maritimes et fluviales ;

b) des transports routiers dans une zone constituée d'une région et de ses régions limitrophes. Pour les transports internationaux, la zone est constituée par la région du point d'entrée ou du point de sortie du territoire national et de ses régions limitrophes ;

c) des transports à température dirigée.

II. - Pour compenser la perte de recettes pour l'État résultant du VI ci-dessus, compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - 1 - La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de la modification de l'éco-redevance est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement.

2 - La perte de recettes résultant pour l'État de la modification de l'éco-redevance ainsi que du 1 ci-dessus est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Claude Biwer. – Cet amendement demandait une exonération pour une taxe qui n'a finalement pas été votée.

L'amendement n°502 est retiré.

L'article 10, modifié, est adopté.

Article 11

I. - L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et pour les déplacements interurbains, et aux investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

L'État prendra des mesures d'adaptation de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs pour tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer.

II. - L'État veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondance aérienne d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien. À cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.

La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée.

Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'État continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements et veillera au financement nécessaire de l'aide à l'insonorisation des constructions riverains qui repose sur le principe du pollueur-payeur. Il assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes.

En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de faire baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone dans un objectif de moindre impact environnemental en réduisant les distances parcourues par les avions et en réduisant les temps d'attente et de roulage. À cet effet, la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les États voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR.

En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'État intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile. À l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager-kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et une réduction de 50 % du bruit perçu.

La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales.

III. - La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. À cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péage.

L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.

Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur :

- la ligne Sud-Europe-Atlantique constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges,

- la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire,

- l'arc méditerranéen avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur,

- la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin-Rhône,

- l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France,

- les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.

Il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant fin 2009. Cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets. Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, incluant la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, seront mises à l'étude la ligne Paris-Amiens-Calais et la ligne Toulouse-Narbonne, reliant les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest.

Le transport ferroviaire régional constitue un élément structurant pour les déplacements d'échelle interrégionale, interurbaine ou périurbaine. Il contribue

notamment à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

M. Bruno Sido – Cette intervention liminaire pour rappeler quelques chiffres sur le coût des travaux ferroviaires. Un kilomètre de ligne à grande vitesse coûte en moyenne 20 millions. Pour des lignes très complexes, comme la ligne à grande vitesse Alpes-Côte-d'Azur, on monte à près de 30 millions. Le coût de rénovation ou d'électrification d'une ligne est, comparativement, vingt fois plus faible : un million.

Vous comprendrez que je ne sois pas partisan du 100 % TGV. Aussi l'apparent consensus sur le projet de créer 2 000 kilomètres de lignes supplémentaires me surprend et m'inquiète d'autant que le plan de relance pousse à l'accélération de tels projets. Je comprends qu'un projet de ligne TGV puisse apparaître comme un don du ciel pour les élus locaux que nous sommes. Mais la compétition des intérêts locaux pourrait bien créer une situation injuste à l'échelle du pays. Car l'argent qui va aux lignes à grande vitesse ne va pas à la régénération du réseau.

M. Roland Courteau – Très vrai !

M. Bruno Sido – C'est pourquoi, à titre personnel, je suis favorable à l'idée de n'engager la construction de lignes à grande vitesse qu'une fois le réseau remis à niveau. Qui pourrait accepter une France à deux vitesses, l'une caracolant au rythme du TGV, l'autre empêtrée dans les ralentissements -pour ne pas dire les pannes- des TER et des Corail ? Mon sentiment est qu'il faut tout faire pour éviter la fracture ferroviaire et j'aimerais connaître le vôtre, monsieur le ministre.

M. Michel Teston – Cet article poursuit un double objectif : réduire la consommation d'hydrocarbures et l'émission de gaz à effet de serre, d'où la priorité reconnue au transport maritime, fluvial et ferroviaire couplée à la volonté de limiter le développement du trafic aérien, particulièrement polluant.

En matière ferroviaire, il s'agit d'améliorer la liaison entre l'ensemble de la métropole et la région parisienne et de développer les lignes transversales, le Gouvernement s'engageant à soutenir à hauteur de 16 milliards le développement de 2 000 kilomètres de lignes TGV supplémentaires.

Si nous souscrivons à l'objectif, nous restons vigilants sur les modalités retenues pour la réalisation du projet. Ainsi que je l'ai souligné à l'article 10, le développement ferroviaire requiert un engagement financier important de l'État, pour éviter un report sur les collectivités territoriales.

Construire 2 000 kilomètres de rails coûtera au minimum 79 milliards. Or, l'État ne s'engage que pour 16 milliards. On est loin du compte et nous craignons que la faiblesse de cet engagement n'incite guère les investisseurs privés à s'engager dans un partenariat public-privé.

La rédaction du texte inquiète. Il y est question des lignes sur lesquelles le programme « pourra » porter. La liste est-elle exhaustive ? Et dans le cas contraire, si de nouveaux tracés étaient envisagés, l'engagement de l'État est-il appelé à augmenter ? Nous craignons de fait de voir les collectivités locales, dont les moyens sont limités, largement mises à contribution. Nous proposerons donc plusieurs amendements de clarification et de précision, notamment pour acter que leur participation reste complémentaire de celle de l'État et nous assurer qu'il sera tenu compte des capacités financières de chacune, ainsi que pour prévoir une loi de programmation, gage d'un aménagement harmonieusement mené.

Mme Jacqueline Alquier. – Cet article 11 est l'occasion de revenir sur l'état du réseau ferré de notre pays. La région Midi-Pyrénées est concernée à plus d'un titre. Elle a été la première à engager un audit pour connaître l'état réel de son réseau, suite à celui réalisé par l'École polytechnique de Lausanne qui dénonçait le sous-investissement de ces vingt dernières années. Les résultats ont été accablants. Nous avons dû recourir à un emprunt de 500 millions, soit la moitié du budget annuel de la région, pour financer un plan de rénovation, afin que des trains puissent continuer à circuler en 2020. A suivi l'adoption du plan rail entre l'État et la région Midi-Pyrénées pour un montant de 820 millions.

Je me félicite donc que l'Assemblée nationale ait tenu à voir rappeler, dans ce texte, que la responsabilité de la rénovation du réseau revient à l'État, les régions ne jouant qu'un rôle d'accompagnement.

Les efforts de la région Midi-Pyrénées ont déjà permis de doubler le trafic entre 2000 et 2007, le nombre de voyageurs étant passé de 5 à 10 millions par an. Le plan rail devrait porter ce nombre à 20 millions à l'horizon 2020.

Mais ces efforts pour assurer un vrai maillage territorial sont-ils payés en retour ? Les collectivités sont toujours plus sollicitées pour la mise en service des lignes à grande vitesse, toujours retardée. Le Premier ministre prévoyait, en 2003, une inauguration de la ligne Bordeaux-Toulouse en 2014. Vous-même, vous estimiez la même année, monsieur le ministre, qu'elle aurait lieu en 2015. En 2004, M. Douste-Blazy, maire de Toulouse, jurait, « croix de bois, croix de fer », que Paris ne serait plus qu'à trois heures de rail à l'horizon 2016. Plus le temps passe, plus l'horizon recule.

Le Gouvernement demande aujourd'hui 3 milliards aux collectivités concernées. Croit-il qu'elles les trouveront sans augmenter la fiscalité locale ? Et quelles garanties que cette ligne verra le jour à une échéance acceptable ?

J'en viens à la section Toulouse-Narbonne, qui ne figurait pas dans la liste initiale des chantiers prioritaires, mais y est aujourd'hui mentionnée grâce

au travail réalisé à l'Assemblée nationale par notre collègue députée Mme Massas. Elle doit parachever le réseau à grande vitesse du sud-ouest européen reliant l'Atlantique à la Méditerranée, c'est-à-dire l'axe Bordeaux-Toulouse-Barcelone, mais aussi celui qui relie Marseille à la Côte-d'Azur et à l'Italie.

J'ajoute enfin que la qualité de ces réseaux passe par le nombre d'agglomérations desservies. Il ne faudrait pas l'oublier.

M. Roland Courteau. – J'aurais presque été tenté d'applaudir à ce programme de développement des lignes à grande vitesse, d'autant qu'y est incluse la ligne Montpellier-Perpignan, maillon manquant sur le plus grand axe européen reliant le nord de l'Europe au sud de l'Espagne. Si je ne le fais pas, c'est que bien des désillusions passées m'inclinent à la plus grande prudence.

En 1990, on m'invite à consulter le tracé de cette ligne, en annonçant que le projet avance « à pas de géant ». Cinq ans plus tard, en 1995, on m'invite à patienter en m'indiquant que l'approbation de l'avant-projet sommaire, dit « APS », est un signe encourageant. En 2001, alors qu'onze années ont passé, on m'annonce la qualification du projet comme projet d'intérêt général, ou « PIG ». Soyez patient, me dit-on, vous touchez au but. Je ne m'étends pas sur les nombreux sommets franco-espagnols qui ont émaillé ce parcours. Toujours, on va répétant aux élus que la réalisation « ne saurait tarder ». Surprise, après seize ans de tergiversations, le secrétaire d'État aux transports indique ici même, en 2006, la nécessité de lancer de nouvelles études et d'explorer de nouveaux scénarios alternatifs autour d'une ligne mixte fret-voyageurs.

Bref, malgré le conseil de 1990, l'« APS », le « PIG », la bande de 500 mètres gelée autour du tracé, voilà qu'il apparaît que l'on avait oublié le fret ! Seize ans pour s'en apercevoir ! Et retour à la case départ ! Autant dire qu'on nous a promenés, non pas en TGV, mais dans un véritable tortillard !

Dès 1995, on savait que la section Perpignan-Figueras serait une ligne à grande vitesse mixte, j'étais moi-même rapporteur pour avis sur l'accord franco-espagnol !

Nous voilà revenus à la case départ. Jamais on n'a attendu aussi longtemps. Si tout se passe au mieux, nous n'attendrons plus que dix années encore. Je sais, monsieur le ministre, que vous n'êtes pour rien dans tout cela. Mais tiendrez-vous compte, au moment de la décision, de ces décennies d'hésitations, de tergiversations, de reculs ? Songez que la section Montpellier-Perpignan se situe sur le plus grand axe européen à grande vitesse ! Et 10 000 poids lourds empruntent l'A 9 chaque jour : ils seront bientôt 15 000. Les files de camions sont interminables. Nous serons vigilants !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je comprends les inquiétudes de M. le rapporteur concernant la ligne 4 qui traverse son département. Mais nous tiendrons compte des diverses lignes : il n'y aura pas les « LGV et le désert ferroviaire français ». Nous maintiendrons les lignes transversales, comme Bordeaux-Nantes ou Tours-Lyon. Le contrat de performance, d'un montant sans précédent -13 milliards d'euros- prévoit d'accélérer la régénération de ces lignes et de rénover les caténaires. Le Président de la République a dit la semaine dernière sa volonté d'électrifier la ligne 4 chère à M. Sido.

Concernant les lignes de TGV, le projet Sud-Europe-Atlantique représente 13 milliards d'euros, avec un tronçon central, Tours-Bordeaux, complété par les sections Poitiers-Limoges, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye. Les candidatures au PPP sont en cours d'examen par RFF. Tours-Bordeaux sera construite en premier, elle est le « feeder » de l'ensemble. La région limousine, la ville de Limoges et le département de la Haute-Vienne ont accepté de financer tout de suite Tours-Bordeaux pour avoir la certitude que Poitiers-Limoges sera bien construite.

Pour Toulouse, pas d'ambiguïté : cette métropole n'est desservie par aucune ligne qui soit en totalité à grande vitesse... L'aéroport de Blagnac est saturé : parfois 37 vols par jour pour Paris, plus les pièces d'Airbus ! Il se situe à présent dans l'agglomération, l'agrandir est donc exclu. Et aucune collectivité autour de Toulouse ne veut accueillir un second aéroport. La seule issue est de faire venir le TGV jusqu'à Toulouse.

En Bretagne et Pays de la Loire, la section reliant l'est du Mans à Rennes, avec un prolongement vers les pays de Loire, fera l'objet d'un PPP. La région se porte garante pour les collectivités plus petites qui ne paieraient pas.

Sur l'arc méditerranéen, Nîmes-Montpellier est l'urgence, puis viendra Montpellier-Perpignan. Le tunnel sous les Pyrénées est achevé mais les Espagnols ont pris du retard autour de Barcelone et Gérone.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, on débat encore du tracé : passage au nord vers Aix et la plaine du Var, ou tracé dit des métropoles, Marseille-Toulon-Nice ? L'aéroport de Nice est lui aussi saturé.

Dans l'est de la France, nous accélérons la deuxième phase de desserte, avec la liaison entre Baudrecourt, en Lorraine, et Strasbourg ; et nous avons décidé, avec les Allemands, de moderniser les relais entre les réseaux français et allemand à grande vitesse. La capitale européenne, qui sera ainsi à une heure de Francfort, sera mieux préservée. La liaison pour l'aéroport de Mulhouse-Bâle sera elle aussi plus rapide.

Le chantier entre Dijon et Mulhouse est le plus grand actuellement sur notre territoire, il combine un

axe est-ouest -Paris-Bâle-Zurich- et un nord-sud -Luxembourg-Strasbourg-Lyon, la première ligne à grande vitesse qui ne passera pas par Paris. Deux autres branches suivront, Dijon et le grand contournement de Lyon, très compliqué.

Le Grenelle comprenait aussi l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France. Il manque en effet un barreau entre Massy-Palaiseau et Villeneuve-Saint-Georges pour terminer la boucle de contournement de la région, en passant par Roissy et vers Orly.

Concernant le traité avec l'Italie pour la liaison Lyon-Turin, le Grenelle mentionne les accès français : il s'agit de porter le tunnel en travaux au gabarit international et de créer une première sortie du TGV à l'est de Lyon.

Le projet Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon est à l'étude. L'actuelle ligne Paris-Lyon est saturée. Une deuxième ligne reliera Paris à Lyon en deux heures seulement puisque l'AGV, automotrice à grande vitesse, est encore plus rapide que le TGV. Au départ de la gare d'Austerlitz, sous-employée, une ligne d'aménagement du territoire desservira Orléans, puis, vers le Berry, bifurquera vers l'est avec des correspondances vers Brive, Limoges, le Massif Central et Midi-Pyrénées.

La ligne vers Londres sera un jour ou l'autre saturée. Paris-Lille dessert aussi la Belgique, l'Allemagne, la Grande-Bretagne : c'était le *hub* de Lille voulu par Pierre Mauroy. Mais la ligne arrivera inéluctablement à saturation. C'est pourquoi une nouvelle ligne est envisagée, *via* Amiens, vers Calais.

J'ai eu grand plaisir à accepter un amendement d'une députée de l'Ariège car Toulouse-Narbonne présente un grand intérêt : on voit se profiler Bordeaux-Barcelone.

Enfin, on peut penser, avec le président Souchon, à joindre Paris-Clermont à l'ouest, vers l'Atlantique.

Tout cela fait beaucoup d'argent et de projets. Rhin-Rhône se fait actuellement, soit 200 kilomètres de chantier ; on améliore la desserte de Genève par la ligne de l'Ain dite des « Carpates » et on démarre l'an prochain Tours-Bordeaux, la suite de Le Mans-Rennes et Montpellier-Nîmes. Jamais on n'avait mené simultanément plusieurs chantiers. Des projets aussi importants nécessitent des partenariats public-privé, d'où la proposition du Gouvernement dans le plan de relance, ainsi que des partenariats avec les collectivités. Voilà un grand, un considérable projet que le Gouvernement est fier de porter. (*Applaudissements à droite et au centre*)

La séance est suspendue à 19 h 50.

PRÉSIDENT DE M. ROLAND DU LUART,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 22 heures.

Loi de finances rectificative pour 2009 (Conclusions de la CMP)

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de finances rectificatives pour 2009.

Discussion générale

M. Yann Gaillard, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire. – En qualité de rapporteur suppléant, j'interviens en remplacement de M Philippe Marini, rapporteur général, retenu par une importante mission à l'étranger. Deux commissions mixtes paritaires distinctes dans leur composition se sont réunies le mardi 27 janvier à l'Assemblée nationale pour examiner le projet de loi de finances rectificative pour 2009 et le projet de loi de programmation des finances publiques.

Sur les onze articles du premier texte qui restaient en discussion, neuf ont été adoptés sans difficulté dans le texte adopté par le Sénat ou avec des amendements de pure forme, mais deux articles ont suscité de larges débats. A l'article premier, relatif au Fonds de compensation de la TVA (FCTVA), un apport du Sénat a été approuvé : le report au 15 avril de la date limite de conclusion des conventions signées par les communes pour pouvoir bénéficier du remboursement anticipé. Si le principe d'une moyenne de quatre années a été retenu comme référence pour déterminer le seuil d'investissement y ouvrant droit, 2004, année de milieu de mandat, a été substituée à l'année 2008. En revanche, la commission n'a pas accepté la dotation spéciale pour les communautés de communes et d'agglomération qui, bénéficiant déjà du remboursement du FCTVA au titre de l'année en cours, ne tirent aucun bénéfice du nouveau régime.

La discussion a également porté sur le dispositif introduit par le président Arthuis, qui vise à verser non seulement deux années de FCTVA en 2009, mais également deux années en 2010. En anticipant d'une année supplémentaire le versement du FCTVA, les collectivités territoriales éligibles bénéficieront du système actuellement applicable aux communautés de communes et d'agglomération. Le vote a été acquis par sept voix contre sept, notre collègue député Didier Migaud, président de la commission, ayant jugé que l'on ne votait pas sur le dernier texte adopté, mais sur le dispositif voté par le Sénat. En cas de partage égal des voix, le dispositif de l'Assemblée nationale est considéré comme adopté. A titre personnel, j'estime que cette façon de procéder mériterait d'être clarifiée.

La discussion a également porté sur l'article 6 et sur le cumul d'avantages fiscaux et de l'« éco-PTZ », le prêt à taux zéro pour les aménagements favorables

à l'environnement et aux économies d'énergie. Un compromis a été trouvé pour le réserver aux bénéficiaires ayant un revenu fiscal inférieur à 45 000 euros.

Pour conclure, je souhaite évoquer les interrogations du président Fourcade sur la soutenabilité financière de la politique budgétaire avec plus de 86 milliards de déficit et un besoin de financement de près de 200 milliards en 2009. Les marchés semblent pour l'instant toujours bien disposés à l'égard de la France, mais il faut surveiller l'évolution des *spreads*, ou écarts, les primes demandées en fonction de la qualité de la signature. Jean-Pierre Fourcade a demandé au Gouvernement de bien faire la part, dans le déficit, entre le déficit courant et celui résultant de la relance. C'est une question importante.

M. Éric Woerth, ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique. – Il est heureux que soient associés, lors de l'examen des conclusions des commissions mixtes paritaires, le collectif de relance et la loi de programmation des finances publiques. Ces textes constituent les faces complémentaires de la politique budgétaire de lutte contre la crise, avec, d'un côté, un soutien à l'économie par le biais d'un plan de relance et, de l'autre, le maintien du cap des réformes avec la loi de programmation.

S'il était inédit de discuter, dès janvier, d'une loi de finances rectificative, c'était indispensable. En votant dès le 29 janvier le plan de relance, vous donnez à la France les armes nécessaires pour lutter contre la crise dans les délais les plus courts, et bien avant la plupart de nos partenaires. Nous ne prendrons aucun retard dans la mise en œuvre de ces mesures. En ce qui concerne mon ministère, les remboursements de crédits d'impôt ont déjà débuté.

Les discussions sur ce texte ont été denses, tant au Sénat qu'à l'Assemblée. Chacun a pu apporter sa pierre au débat. Le parti socialiste nous accuse toujours de ne pas soutenir la consommation. Je le redis : on ne peut raisonner sans tenir compte des puissants mécanismes de transferts sociaux et de la baisse de l'inflation. Cette dernière aura trois fois plus d'effet sur le pouvoir d'achat des ménages que la baisse d'un point de TVA.

On nous dit encore que notre plan est moins ambitieux que celui de nos partenaires. Mais quand l'Allemagne ajuste le barème de l'impôt sur le revenu pour suivre l'inflation, notre système fiscal le fait automatiquement. Quand Barack Obama promet la couverture maladie universelle, c'est chez nous une réalité bien ancrée.

Mme Nicole Bricq. – Ce n'est pas grâce à vous !

M. Éric Woerth, ministre. – La réponse à la crise doit être adaptée à chaque pays. Le Royaume-Uni ou les États-Unis aident en priorité leurs ménages, parce que leur protection sociale est faible. L'Allemagne investit dans les infrastructures de l'ouest du pays,

parce qu'elle les avait un peu délaissées. Quant à nous, nous orientons notre plan sur l'investissement et la compétitivité des entreprises, parce que l'économie française souffre d'un déficit dans ce domaine. Chacun essaie de faire d'une pierre deux coups : soutenir l'activité en répondant aux problèmes structurels et en préparant l'avenir.

L'opposition estime que la consommation est négligée, mais cela relève d'une erreur de raisonnement car les budgets votés soutiennent le revenu et la consommation. Elle juge que le déficit est subi et donc moins efficace qu'un déficit suscité : nouvelle erreur de raisonnement.

Mme Nicole Bricq. – Nous ne disons pas ça ici, au Sénat !

M. Éric Woerth, ministre. – Ainsi, l'indexation des prestations sur les prix est de droit dans notre pays ; si on ne la remet pas en cause alors que les recettes de nos systèmes sociaux ralentissent, le déficit se creuse. L'effet est-il différent de celui de la mesure discrétionnaire prise par les Allemands, où l'indexation n'est pas obligatoire ? Non, à l'évidence !

Nous ne vous avons pas convaincus. Vous jugez notre plan insuffisant mais vous n'estimez pas que ces mesures portent préjudice à notre pays, à notre économie, à nos concitoyens. Libre à vous de juger que cela ne suffit pas, mais pourquoi voter contre, sinon pour adopter une posture politique que vous auriez pu laisser de côté par temps de crise ?

Mme Nicole Bricq. – Cela ne se passe pas comme ça ici !

M. Daniel Raoul. – Vous vous trompez d'assemblée !

M. Éric Woerth, ministre. – Nos débats ont permis d'enrichir ce texte sur plusieurs points, notamment la possibilité de cumuler l'éco-PTZ et le crédit d'impôt en faveur du développement durable. La commission mixte paritaire a souhaité mettre cette possibilité sous conditions de ressources. Les plafonds de certaines aides fiscales seront temporairement adaptés pour tirer parti du relèvement des seuils des aides *de minimis*, en dessous desquels il n'est pas nécessaire d'avoir l'accord de l'Europe. Grâce aux amendements présentés par le rapporteur général Philippe Marini et par Henri de Raincourt, au moins 200 000 entreprises pourront bénéficier sur trois ans d'aides fiscales ou budgétaires de 500 000 euros au lieu de 200 000. Nous avons également pu débattre du calibrage du dispositif de soutien à l'investissement des collectivités locales et de la référence à retenir pour apprécier l'effort d'investissement.

Sur ces points, et en particulier sur la question du FCTVA, ce texte me semble un bon compromis : la période de référence est suffisamment large pour permettre à un nombre important de collectivités d'en bénéficier et, en concentrant l'effort sur l'année 2009, le dispositif reste pleinement incitatif. Nous pourrions

réexaminer la question si nécessaire lors du projet de loi de finances pour 2010.

A l'exception d'un amendement de coordination à l'article d'équilibre, le Gouvernement vous propose donc de conserver le texte issu de la commission mixte paritaire. Je remercie encore une fois votre Haute assemblée de l'important travail qui a été réalisé par la commission des finances et par l'ensemble des sénateurs. Ce texte nous fournira les moyens de faire face aux défis sans précédents que nous rencontrons. (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

Mme Nicole Bricq. – Au terme des débats, cette loi de finances rectificative a peu évolué, dans la mesure où le Gouvernement et la majorité n'ont pas voulu entendre nos arguments.

Comme je vous l'ai dit lors de la discussion générale, vous êtes ici au Sénat, monsieur le ministre, et ceux qui vous parlent sont les sénateurs du groupe socialiste. N'essayez donc pas de répondre au parti socialiste et de refaire le débat de l'Assemblée nationale ! Écoutez-nous et ayez la finesse de comprendre nos arguments !

M. Éric Woerth, ministre. – C'est exactement ce que nous a dit le parti socialiste !

Mme Nicole Bricq. – Comme vous, nous estimons qu'il y a urgence, mais une aide aux plus modestes permettrait de relancer immédiatement l'économie. Au lieu d'entretenir une querelle artificielle sur le soutien à la consommation qui doperait les importations, comprenez que nous sommes dans un monde ouvert et que nos principaux partenaires ont pris aussi de leur côté des mesures en faveur de la consommation.

Dans son rapport pour la Délégation à la planification, Bernard Angels a d'ailleurs démontré que les aides à la consommation n'ont pas plus d'impact sur les importations que les aides aux investissements qui induisent, elles aussi, des importations. Le soutien aux ménages les plus modestes aurait d'ailleurs un impact léger sur notre balance commerciale, car ils achètent surtout des biens de première nécessité, comme des produits alimentaires.

Arrêtez, monsieur le ministre de la relance, de faire additions incongrues entre le collectif, le Tpea et le RSA ! Vous ajoutez des choux à des carottes ! Il serait préférable de nous présenter un vrai plan de relance.

M. Patrick Devedjian, ministre chargé de la mise en œuvre du plan de relance. – On nous a dit les mêmes choses à l'Assemblée nationale ! Votre discours doit être photocopié !

Mme Nicole Bricq. – Ce n'est pas mon genre !

Ce plan devrait combiner un soutien à la consommation, la préparation de l'avenir grâce à l'investissement et la maîtrise de l'endettement public. Si vous choisissiez cette méthode, notre débat ne tournerait pas au dialogue de sourds, il serait fécond et permettrait d'éviter tout blocage économique. Hélas,

vous n'avez pas choisi cette voie, ce qui explique sans doute l'exacerbation du malaise social qui s'est massivement exprimé aujourd'hui.

M. Yann Gaillard, rapporteur. – Oh ?

Mme Nicole Bricq. – Dans ce contexte, la commission mixte paritaire a fait son travail. Comme l'a dit notre rapporteur, les débats ont essentiellement porté sur deux points : le remboursement anticipé de la TVA aux collectivités territoriales et le cumul du crédit d'impôt développement durable et de l'éco-prêt à taux zéro. S'écartant du principe qui consiste à ne pas cumuler deux mesures fiscales sur une même assiette, la commission mixte paritaire en a toutefois limité la portée, comme nous l'avions proposé dans un amendement de repli. Les ménages disposant de plus de 45 000 euros de revenus annuels ne pourront bénéficier de ces avantages cumulés. Il demeure que cette mesure ne bénéficiera pas qu'aux ménages les plus modestes.

Concernant le remboursement anticipé de la TVA, nous approuvons la modification de la période de référence qui inclura 2004 et exclura 2008. Cela permettra à de nombreuses collectivités d'entrer dans le dispositif, bien que le niveau d'investissement moyen, 39,1 milliards, soit encore élevé. En revanche, la commission mixte paritaire a supprimé le doublement du remboursement pour 2009 et 2010 qui avait été adopté par le Sénat à l'initiative du président Arthuis et que nous avons soutenu. Il a été dit que le coût en serait trop élevé pour l'État alors qu'il ne s'agit que du remboursement d'une dette vis-à-vis des collectivités. Le mécanisme prévu, par sa conditionnalité, va exclure de nombreuses collectivités et le risque d'une année blanche n'est pas écarté. De plus, ce dispositif laisse planer une grande incertitude quant au périmètre des dépenses prises en compte pour le calcul de la moyenne de référence et il ne dit rien en cas de non-respect de l'engagement. Chaque préfet disposera d'une marge d'appréciation du périmètre et du respect de l'engagement pris. Ce système repose plus sur la défiance que sur la confiance et ouvre la voie à un certain arbitraire.

Dans mon département, la Seine-et-Marne, le préfet et le trésorier payeur général ont envoyé aux maires, sans doute par excès de zèle, une lettre en date du 26 décembre 2008, accompagnée d'une note du ministère de l'intérieur, sur ce dispositif, alors même que le débat n'avait pas encore eu lieu au Sénat !

M. Daniel Raoul. – Eh oui !

Mme Nicole Bricq. – Cela devient une habitude ! Nous avons déjà connu cela sur l'audiovisuel. De grâce, n'en faites pas une méthode de gouvernement ! Ce courrier annonçait une augmentation des crédits alloués au FCTVA alors qu'il ne s'agit que d'un remboursement de TVA ! Nous serons donc extrêmement vigilants dans l'application de ce dispositif dont l'illisibilité n'a pas été gommée par les

ajouts du Sénat. Le FCTVA devra forcément et à très court terme faire l'objet d'une réforme globale. Quoi qu'il en soit, cette mesure ne favorisera pas durablement l'investissement des collectivités qui sont confrontées aux conséquences sociales de la crise et à la diminution de leurs recettes. Elles auront donc du mal à poursuivre au même rythme leurs investissements.

Le contexte international et les prévisions du FMI vous renvoient à vos responsabilités, notamment celle de proposer des mesures en faveur des ménages modestes. Au sein de l'Union européenne, les plans nationaux ont plus de chance de converger aujourd'hui qu'hier, puisque la position de l'Allemagne a évolué depuis le 4 décembre. Nous espérons qu'enfin vous saurez nous entendre !

En désaccord avec votre diagnostic et avec vos remèdes, nous en refusons logiquement la traduction financière. (*Applaudissements à gauche*)

M. Bernard Vera. – L'actualité m'amène à poser une question simple : quelles réponses cette loi de finances apporte-t-elle aux attentes exprimées par le monde du travail aujourd'hui ?

Pour l'heure, certains d'entre vous accusent les syndicalistes d'abuser du droit de grève, et réfléchissent à d'éventuelles sanctions. Des députés de l'UMP ont d'ailleurs déposé une proposition de loi en ce sens afin de jouer le rôle d'ultra et de rendre plus présentables les dispositions que le Gouvernement proposera pour mettre en cause le droit de grève. D'autres, plus modérés en apparence, estiment qu'en ces temps troublés, l'exercice du droit de grève est un luxe dont les salariés ne devraient pas librement disposer. Ce discours, pratiqué notamment par l'un des porte-parole sociaux de l'UMP, M. Jérôme Chartier, est aussi vieux que le capitalisme.

Mais le texte de la commission mixte paritaire ne traite pas des angoisses de l'opinion publique, à savoir la sauvegarde du pouvoir d'achat et de l'emploi. Aucune de nos propositions n'a été retenue, comme la réduction du taux normal de TVA ou la suppression de certains cadeaux fiscaux qui n'ont pas eu l'efficacité économique attendue. Votre politique découle d'une conception de l'action publique et de l'utilisation des deniers publics qui n'a plus grand-chose à voir avec le pacte républicain et qui s'éloigne à la fois des principes d'égalité devant l'impôt et de la loi comme expression de l'intérêt général.

Ainsi, ce collectif ne touche pas à la loi Tépà alors qu'elle a provoqué une réduction importante des recettes fiscales et qu'elle n'a pas eu d'effet sur la croissance économique. Prenons le cas des heures supplémentaires défiscalisées : *Le Figaro*, qui défend comme toujours la politique gouvernementale, indique que 750 millions d'heures supplémentaires ont été effectuées en 2008 par les salariés, soit un gain de pouvoir d'achat de 150 euros par mois.

Or, à en croire le ministère du travail, les salariés avaient déjà effectué 630 millions d'heures supplémentaires en 2006, alors même que l'absence d'exonérations fiscales incitait à leur sous-déclaration. Quelque 80 % des 150 euros du prétendu gain de pouvoir d'achat existaient donc déjà. L'avantage réel de 30 euros est bien éloigné des 200 000 euros accordés en moyenne à chacun des 500 contribuables les plus aisés ayant bénéficié du bouclier fiscal !

La situation économique montre que ce dispositif n'a manifestement pas permis d'éviter la récession, qui se manifeste singulièrement par la suppression de milliers d'emplois intérimaires. Dans un pays qui compte 3 millions de personnes sans emploi, 450 millions d'heures de travail sont perdues chaque mois.

Au-delà du choix autiste qui consiste à maintenir les dispositions antérieures, la loi de finances comporte de nouvelles mesures tendant à développer l'investissement public, bien que son niveau reste inférieur à celui de la précédente législature.

J'observe qu'une part substantielle des crédits permet de régler les factures en souffrance, notamment dans le domaine de l'armement où l'on doit 500 millions d'euros à des sous-traitants, bien que la loi de programmation militaire 2003-2008 n'ait pas été entièrement appliquée.

Mais surtout, le bénéfice des nouvelles dépenses est réservé à quelques groupes qui se nourrissent de longue date de la commande publique et voient là une occasion utile pour verser dividendes et *stock-options* à leurs cadres dirigeants.

J'en viens au Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) en notant qu'on est bien plus exigeant et plus regardant quand il s'agit d'avancer 2,5 milliards d'euros aux collectivités locales que de distribuer aux entreprises 15 milliards d'euros sous forme de dépenses fiscales nouvelles. La CMP est partiellement revenue sur le texte adopté ici par scrutin public.

Quelles sont les perspectives ouvertes par cette nouvelle mouture de l'article premier ? La mise en cause de la DGF des plus petites communes et groupements, la fusion entre la dotation globale d'équipement et le FCTVA, toutes dispositions qui imposeront aux collectivités locales de participer à la maîtrise des déficits publics, objet de la loi de programmation.

Cette loi de finances rectificative ne répond nullement aux attentes populaires qui se sont puissamment exprimées aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs CRC-SPG. Mme Bariza Khiari applaudit également*)

M. Jean Arthuis. – J'interviens aujourd'hui au nom du groupe Union centriste.

La France est en récession. La crise met la cohésion sociale à rude épreuve. Ce premier collectif est censé endiguer la montée du chômage. C'est bien un plan de relance. Tout comme le volet fiscal de la loi de finances rectificative de décembre 2008, il privilégie l'investissement et complète ainsi la relance par la consommation constituée par les déficits prévisionnels de la loi de finances initiale et de la loi de financement de la sécurité sociale. La réussite de ce dispositif global, qui représente 5 % du PIB, dépend toutefois de la confiance qu'il inspire.

S'agissant de la relance de la consommation, on peut regretter que la généralisation du revenu de solidarité active (RSA) n'entre en vigueur que le 1^{er} juin, mais il est déjà expérimenté dans plus d'un tiers de nos départements.

Le collectif dont nous discutons appelle une réserve, qui porte sur ce que M. le ministre du budget dénomme « l'heureux compromis de la CMP ». Je regrette profondément que la CMP ne se soit pas ralliée au vote du Sénat sur le FCTVA. Je rappelle que les collectivités territoriales assument 75 % de l'investissement public. Or, le choix fait par le Gouvernement d'inclure les crédits du FCTVA dans l'enveloppe normée a jeté un trouble -pire, il a fait naître un soupçon- dans l'esprit des élus locaux. Le plan de relance offrait l'opportunité de rétablir une confiance écornée en clarifiant le dispositif. J'avais donc déposé un amendement qui autorisait les collectivités territoriales -sauf les EPCI à fiscalité propre, qui perçoivent déjà sans délai la compensation de la TVA liée à leurs investissements- d'inscrire deux années de FCTVA dans leur budget pour 2009, à la condition expresse de voter des dépenses d'investissement supérieures à celles effectivement acquittées pendant la période de référence, fixée par la CMP aux années 2004-2007.

Peut-on concevoir un plan de relance par l'investissement qui se limite à l'année 2009 ? Qui peut croire que la crise sera terminée au 31 décembre ? Qui peut prétendre que le FCTVA ne représente pas une dette de l'État ? Comment justifier que l'État apure ses dettes envers les entreprises, sans geste analogue en direction des collectivités territoriales ? Comment prétendre équitable un règlement sans délai du FCTVA au profit des communautés d'agglomération et des communautés de communes, tout en imposant un portage de deux ans aux autres collectivités, les contraignant ainsi à souscrire des emprunts relais ?

Adopté par le Sénat après un débat riche, notre amendement aurait permis aux collectivités dont l'effort d'investissement serait accru d'encaisser en 2009 les versements du FCTVA au titre des exercices 2007 et 2009, d'encaisser en 2010 ces mêmes versements au titre de 2008 et de 2010, enfin d'encaisser en 2011 les versements afférents à cette année. Hélas, ce dispositif simple a été repoussé par la CMP. J'en suis pourtant persuadé, dans quelques mois, le Gouvernement devra le reprendre à son compte. Il

voudrait pourtant mieux donner d'emblée sa pleine mesure à un plan de relance. Si l'État doit verser demain plus que prévu, cela signifie qu'il aura encaissé plus que prévu. Tant mieux, car de nombreux emplois auront alors été sauvés !

Je souhaite le succès du plan de relance, mais, à mon vif regret, nous ne pouvons le voter. Enfin, je veux répéter mon impatience à propos de la réforme des prélèvements obligatoires. Les impôts de production, les cotisations salariales et la taxe professionnelle sont des activateurs de délocalisation et de non-localisation. L'enjeu, c'est la compétitivité de notre pays, qui est la vraie clef du pouvoir d'achat, de celui qui dépend de la richesse produite. Son retour est un facteur de confiance, indispensable moteur de la relance. *(M. le rapporteur applaudit)*

La discussion générale est close.

M. le président. – Je rappelle au Sénat que, lorsqu'il examine les conclusions de la commission mixte paritaire après l'Assemblée nationale, il se prononce par un seul vote sur l'ensemble du texte, en ne retenant que les amendements du Gouvernement et ceux ayant reçu son accord.

Discussion du texte élaboré par la CMP

Article 2 (État A)

M. le président. – Amendement n°1, présenté par le Gouvernement.

Amendement n°1, présenté par le Gouvernement.

I. Dans le I de l'état A, modifier comme suit les évaluations de recettes :

I. - BUDGET GÉNÉRAL

3. Prélèvements sur les recettes de l'État

31. Prélèvements sur les recettes de l'État au profit des collectivités territoriales

Supprimer la ligne 3120.

II. Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa du I de cet article :

			(En millions d'euros)
	Ressources	Charges	Soldes
Budget général			
Recettes fiscales brutes / dépenses brutes	- 5 900	11 377	
A déduire : Remboursements et dégrèvements	1 100	1 100	
Recettes fiscales nettes / dépenses nettes	- 7 000	10 277	
Recettes non fiscales	0		

Recettes totales nettes / dépenses nettes	- 7 000	10 277	
A déduire : Prélèvements sur recettes au profit des collectivités territoriales et des Communautés européennes	2 500		
Montants nets pour le budget général	- 9 500	10 277	- 19 777
Évaluation des fonds de concours et crédits correspondants	0	0	
Montants nets pour le budget général, y compris fonds de concours	- 9 500	10 277	
Budgets annexes			
Contrôle et exploitation aériens	0		
Publications officielles et information administrative	0		0
Totaux pour les budgets annexes	0		0
Évaluation des fonds de concours et crédits correspondants :			
Contrôle et exploitation aériens	0		
Publications officielles et information administrative	0		
Totaux pour les budgets annexes, y compris fonds de concours	0		0
Comptes spéciaux			
Comptes d'affectation spéciale	3 000	3 000	0
Comptes de concours financiers	0	0	
Comptes de commerce (solde)			
Comptes d'opérations monétaires (solde)			
Solde pour les comptes spéciaux			0
Solde général..			- 19 777

M. Éric Woerth, ministre. – Cette modification tire les conséquences de la suppression, par la CMP, de 40 millions d'euros inscrits au titre de la dotation de relance destinée aux communautés de communes et aux communautés d'agglomération.

Le déficit budgétaire prévisionnel s'établira donc à 86,763 milliards, contre les 86 803 milliards prévus en première lecture.

M. Yann Gaillard, rapporteur. – Avis favorable à cet amendement de coordination.

M. le président. – Le vote de l'amendement ainsi que des articles est réservé. Conformément à l'article 42, alinéa 12, du Règlement, l'ensemble du projet de loi sera mis aux voix dans la rédaction résultant du texte élaboré par la CMP, modifiée par l'amendement du Gouvernement.

Vote sur l'ensemble

Mme Catherine Procaccia. – Le débat sur ce volet budgétaire du plan de relance a été constructif et fructueux. Pas moins de 375 millions de crédits supplémentaires ont été affectés à Oseo. L'Afif a reçu une subvention complémentaire de 50 millions pour compenser la perte de recettes liée au ralentissement du trafic autoroutier en raison de la crise. Cet investissement substantiel dans le domaine des transports constitue un volet essentiel du plan de relance. Nous sommes également satisfaits que la CMP ait retenu notre amendement visant à relever le plafond des aides *de minimis* de 100 000 et 200 000 euros, fixé par la réglementation européenne, à 500 000 euros. Cette mesure qui bénéficiera à nos entreprises, a été obtenue à Bruxelles en 2008, sous présidence française. Le possible remboursement par avance d'un an de la TVA sur les investissements marque la volonté du Gouvernement de soutenir les investissements de nos collectivités territoriales, responsables de 75 % de l'investissement public, dans le cadre du plan de relance. La période de référence 2004-2007, finalement retenue par la commission mixte paritaire, nous semble pertinente. Enfin, rappelons que le Gouvernement s'est engagé à dégager 20 millions pour financer les chantiers d'archéologie préventive en 2009 par redéploiement au sein du budget du plan de relance et à constituer, avec la commission des finances, dont je tiens à remercier son excellent président, un groupe de travail pour réfléchir à un moyen d'indemniser complètement les victimes de la sécheresse de 2003, dont acte.

Pour toutes ces raisons, le groupe UMP votera pour !

Les conclusions de la CMP, modifiées, sont mises aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants	340
Nombre de suffrages exprimés	311
Majorité absolue des suffrages exprimés	156
Pour l'adoption.....	171
Contre	140

Le Sénat a adopté.

Programmation des finances publiques (Conclusions de la CMP)

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi de programmation des finances publiques pour les années 2009 à 2012.

Discussion générale

M. Yann Gaillard, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire. – L'innovation que constitue une loi de programmation triennale des finances publiques eût été plus heureuse en des temps moins incertains. « La prévision est un art difficile, surtout lorsqu'il s'agit de prévoir l'avenir », disait un célèbre humoriste... (*Sourires*) Le projet de loi de programmation des finances publiques pour les années 2009 à 2012 a fait l'objet de très peu de modifications et de débats en CMP : sur les huit articles en discussion, sept n'ont fait l'objet que d'amendements rédactionnels ou ont été adoptés dans le texte du Sénat. Il y a là un motif de satisfaction pour notre Haute assemblée. De fait, les députés ont accepté nos propositions en matière de gouvernance des finances publiques et de niches fiscales sur lesquelles nous devons parvenir à plus d'autodiscipline.

Malgré ce consensus, certains membres de la CMP se sont interrogés sur la pertinence de l'exercice, qui est désormais un impératif constitutionnel, dans un contexte économique aussi insaisissable. Le Gouvernement va nous inviter, par une série d'amendements, à actualiser les hypothèses économiques et les perspectives financières de ce texte. Il est dans son rôle ; le Parlement est dans le sien en soutenant sa démarche, tout en lui laissant la responsabilité des chiffres retenus dans la loi.

Seul l'article 2 a fait l'objet de discussions approfondies. La CMP a rétabli les tableaux retraçant l'évolution des soldes par catégorie d'administrations publiques dans la forme initialement prévue par le Gouvernement, c'est-à-dire qu'ils comprennent une ligne correspondant aux collectivités territoriales, à laquelle le Sénat s'était initialement opposé au nom de l'autonomie des collectivités territoriales. Toutefois, la modification a été opérée sous deux conditions : l'expression de « besoin de financement » a été substitué au mot « solde » pour les collectivités locales, et l'article 4 A, qui excluait les collectivités territoriales du champ de la norme de dépense, maintenu -il y a là une satisfaction d'amour-propre pour le Sénat.

La CMP n'a pas cru bon de modifier les chiffres retenus dans la loi, considérant que c'était une prérogative de l'exécutif et que les règles de recevabilité financière lui interdisaient de prendre acte de l'accroissement des déficits. D'où les neuf

amendements « post-CMP » présentés par le Gouvernement, conformément à l'annonce du rapporteur de l'Assemblée nationale. Si la méthode choisie a le mérite de la cohérence, graver dans le marbre législatif des chiffres correspondant à une réalité aussi mouvante me semble personnellement quelque peu dangereux. Ainsi, le Gouvernement conserve-t-il sa prévision d'une croissance comprise entre 0,2 et 0,5 % pour 2009 bien que la plupart des organismes prévoient une croissance négative d'au moins 1 %.

Notre commission s'inquiète une fois encore de voir le Gouvernement persister dans sa propension à officialiser des taux de croissance. On peut adhérer, en revanche, même si cela peut paraître peu compatible avec le plan de relance, au principe de la fixation de plafonds. Car le mot d'ordre reste toujours de dépenser mieux et nous entendons encourager le Gouvernement dans son effort de maîtrise. La réforme des structures et la rationalisation doivent se poursuivre. Ne cédon pas à la tyrannie du court terme et ne prenons pas prétexte de la crise, qui frappe durement trop de nos concitoyens, pour dépenser sans compter, comme si la dette ne comptait plus. (*Applaudissements à droite et au banc de la commission*)

M. Éric Woerth, ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique. – Cette loi de programme met en œuvre pour la première fois la révision constitutionnelle de juillet 2008 qui consacrait une nouvelle catégorie de lois de finances. Nous l'avons élaborée en collaboration étroite et continue avec le Parlement pour améliorer le texte et mettre à jour, comme nous l'avons fait en novembre, les hypothèses macro-économiques sur lesquelles il se fonde.

La période que nous vivons est unique. Les amendements que nous vous soumettons tirent les conséquences du vote du collectif 2008 et de celui de ce début d'année. Il fallait intégrer les effets de tendance et les moins-values constatées.

Certains s'interrogent sur la pertinence d'une projection à 2012 en ces temps de crise. Je ne les suis pas. Nul ne peut prétendre savoir quand et à quel rythme interviendra la reprise. Tenir à des règles de conduites sur la dépense et la préservation des recettes reste donc essentiel. Gérer prudemment les recettes évite de compenser les moins-values par des hausses d'impôt. Gager la création de dépenses fiscales et des niches pour éviter leur prolifération galopante reste de bonne politique et répond au vœu de beaucoup, au premier rang desquels le président Arthuis. Nous réglons, de même, la dépense sur des objectifs précis, tant pour l'État que pour la sécurité sociale -avec une progression de l'Ondam limitée à 3,3 % en euros courant. Nous instituons, c'est une première fois, des plafonds par mission. Preuve du caractère transitoire du plan de relance, pour la mise en œuvre duquel nous utiliserons toutes les

ressources de la fongibilité. Ces plafonds traduisent aussi une volonté réaffirmée de maîtrise des dépenses ordinaires. Alors que tout bouge, ils nous sont un point fixe, une pierre angulaire.

M. Jean Arthuis, président de la commission des finances. – Très bien !

M. Éric Woerth, ministre. – C'est un impératif éthique et pratique. Nous ne pouvons mettre en péril la soutenabilité à moyen terme des finances publiques, au risque de laisser à nos enfants une charge insupportable. Nous ne pouvons non plus mettre en danger la signature de la France. La solvabilité de l'État lui assure aujourd'hui un financement avantageux, qui nous permet de financer le plan de relance à un taux d'intérêt très faible.

Les amendements que nous vous proposons apportent aux chiffres les ajustements nécessaires. Mais le cœur de la loi n'est pas dans les chiffres. Il est dans le principe des plafonds. Quand tous les gouvernements naviguent à vue entre les nappes de brouillard, ils nous serviront de boussoles.

Je remercie la commission des finances, son président, son rapporteur, et l'ensemble du Sénat. Dans un univers incertain, ce texte plante des repères solides conformes à l'esprit de la révision constitutionnelle. (*Applaudissements à droite et au banc de la commission*)

Mme Nicole Bricq. – Ce texte, après quelques hésitations, atterrit enfin, mais dans quel état. Ce premier exercice de mise en œuvre de la réforme s'est certes heurté aux perturbations de l'économie, mais il a aussi montré ses limites. Lors des débats sur la réforme constitutionnelle, le groupe socialiste avait mis en garde sur la pusillanimité d'un article sans grande force contraignante, ajouté à l'Assemblée nationale pour emporter le vote de la majorité au Congrès.

Depuis novembre, nous restons sur la fiction d'une croissance pour 2009 estimée entre 0,2 et 0,5 %, alors que la Commission européenne, suivie par le FMI, a révisé ses prévisions à moins 1,9 %. Nous aurons bientôt, en février, les prévisions de l'Insee et Mme Lagarde nous promet une révision en mars ou avril. Et que dire des prévisions en matière de déficit public. Nous sommes loin de la trajectoire que vous envisagiez d'ici à 2012. Vous prévoyez un retour dans les clous en 2011. Nous sommes prêts à prendre le pari que d'ici à la fin de l'année, nous serons déjà à 5 % de déficit. Quant aux prévisions de recettes, leur optimisme étonne, et je rejoins, sans que nous nous soyons le moins du monde concertés, le président Arthuis : à vous suivre, on pourrait croire que la crise s'arrêtera sur commande au 31 décembre 2009.

M. Éric Woerth, ministre. – Si vous avez une autre date...

Mme Nicole Bricq. – Cet optimisme tourne à l'euphorie en matière de recettes sociales, alors que

nous savons tous que leur assiette va immanquablement se réduire.

Vous maintenez des plafonds de dépense. On comprend votre souci de donner des gages à votre majorité, mais pourrez-vous rester sourds au sort des plus fragiles et vous refuser à accroître les dépenses de solidarité ? Je crois que vous aurez du mal !

En tout état de cause, le plan de relance aura, sur nos finances, des répercussions mécaniques. On ne peut pas dire que vous répondez ici à l'objectif constitutionnel d'orienter les finances publiques vers l'équilibre des comptes. Vous occultez la question de la soutenabilité financière de la dette. Nous devons emprunter 200 milliards. Tous les États sont dans la même situation. Le marché commence à gonfler comme une bulle nouvelle, et des signes inquiétants commencent d'apparaître : l'Allemagne n'a pu lever la totalité de son emprunt ; la notation de la Grèce et de l'Italie se dégrade, en même temps que la valeur de la signature de tous les pays de la zone euro.

Faudra-t-il revenir à l'endormissement d'une période inflationniste ? Cela se solderait par un appauvrissement du pays. Votre méthode d'ajustement au fil de l'eau -votre fameux « pragmatisme »- n'est pas la bonne. Mieux vaudrait mettre les cartes sur la table et examiner lucidement les problèmes, en associant votre majorité et l'opposition parlementaire, car nous sommes aussi responsables que la plupart d'entre vous. Au lieu de quoi vous nous proposez un exercice artificiel. Nous n'y souscrivons pas et voterons contre ce texte. *(Applaudissements à gauche)*

M. Bernard Vera. – Nous avons soutenu une motion tendant à opposer la question préalable, le 23 octobre dernier, sur ce projet de loi déposé en urgence -nous sommes fin janvier, l'urgence est toute relative... Nous indiquions que les prévisions économiques étaient irréalistes et que le texte programmait surtout l'austérité budgétaire de longue durée, sans créer les conditions de sortie de la crise.

La situation a-t-elle changé ? Elle s'est aggravée. Et, puisque la journée d'aujourd'hui a été marquée par un puissant mouvement revendicatif, je rends hommage au monde du travail qui a su, dans sa diversité, montrer qu'il faudra compter avec lui dans les prochaines semaines. Vous voulez lui infliger une longue cure d'austérité. Je salue le comportement citoyen des salariés de ce pays, quand chaque jour sont annoncés ici un plan social, ailleurs une série de licenciements, là une fermeture d'entreprise. Hier, dans la plus parfaite impudence, la Bourse de Paris était à la hausse, en raison de la bonne santé des valeurs bancaires.

Les banques françaises n'ont pas changé leur manière de faire. Les TPE et PME en dépôt de bilan défilent à la chaîne dans les tribunaux de commerce. Mais les banques continuent de refuser de soutenir leur activité par des apports de trésorerie.

Qu'exige-t-on de ces établissements ? On se contente d'entretenir une controverse sur les « bonus » des dirigeants.

L'argent des banques, c'est celui des salariés et il serait temps que l'État s'en mêle. Sinon, cette loi de programmation deviendra un de ces livres dorés sur tranche qu'on oublie sur un rayon de bibliothèque. Le projet de loi initial prévoyait le retour à l'équilibre des comptes publics en 2012, conformément à un engagement européen qu'aucun des pays de la zone euro ne sera en mesure de tenir. A l'issue de la CMP, le déficit de l'État est porté à 2,4 % cette année, celui des comptes publics consolidés à 2,7 %. Et voilà que des amendements de dernière minute, déposés par le Gouvernement, portent le déficit public à 4,4 % dont 3,8 % pour l'État.

Ne serons-nous pas bientôt contraints de réviser encore à la hausse ces prévisions, calculées sur la base d'un déficit budgétaire inférieur à 80 milliards d'euros ? Le cadrage de la loi de programmation ne correspond pas à la réalité du désastre économique, que des décennies de libéralisme effréné ont créé. Du reste, le point de départ n'étant pas fixe, comment le point d'arrivée serait-il prévisible ?

La loi de programmation programme surtout l'austérité budgétaire : la réduction des dépenses touche l'agriculture, le fonctionnement de nos administrations fiscales, l'emploi et la formation, le sport, la jeunesse, la vie associative... ainsi que l'écologie, le développement durable et les transports, alors même que le Sénat a engagé le débat sur le Grenelle de l'environnement ! Comment financer le fret ferroviaire, comment répondre aux attentes populaires en matière de logement ?

Tout cela, nous l'avons dénoncé au mois d'octobre. Pas plus aujourd'hui qu'alors nous ne voterons ce texte. *(Applaudissements à gauche)*

La discussion générale est close.

M. le président. – Le Sénat étant appelé à se prononcer sur les conclusions de la CMP après l'Assemblée nationale, il procédera, conformément à l'article 42.12 du Règlement, à un vote unique sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements ayant reçu l'accord du Gouvernement.

Discussion du texte élaboré par la CMP

Article 2

(Texte élaboré par la commission mixte paritaire)

La programmation des finances publiques s'inscrit dans le cadre des engagements européens de la France. Elle s'établit comme suit, sous réserve que les hypothèses économiques du rapport annexé à la présente loi soient confirmées :

1° Évolution du solde des administrations publiques :

(En points de PIB)

	2008	2009	2010	2011	2012
Solde des administrations publiques	- 2,9 %	- 3,1 %	- 2,7 %	- 1,9 %	- 1,2 %
dont solde de l'État	- 2,5 %	- 2,7 %	- 2,4 %	- 2,0 %	- 1,6 %
dont solde des organismes divers d'administration centrale	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
dont solde des administrations de sécurité sociale	0,0 %	- 0,3 %	- 0,2 %	0,0 %	0,1 %
dont besoin de financement des administrations publiques locales	- 0,3 %	- 0,3 %	- 0,2 %	- 0,1 %	0,0 %

2° Évolution de la dette publique :

(En points de PIB)

	2008	2009	2010	2011	2012
Dette des administrations publiques	66,2 %	67,9 %	68,1 %	67,2 %	65,6 %

M. le président. – Amendement n°1, présenté par le Gouvernement.

Après la première phrase du 1^{er} alinéa de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Elle traduit les incidences du plan de relance de l'économie, telles que retracées dans la loi de finances initiale pour 2009 et la loi n°... du ... de finances rectificative pour 2009.

M. Éric Woerth, ministre. – Cet amendement vise à préciser que la programmation des finances publiques proposée par le Gouvernement inclut les effets du plan de relance de l'économie.

M. le président. – Amendement n°2, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa du 1^o de cet article :

(en points de PIB)

Besoin (-) ou capacité (+) de financement	2008	2009	2010	2011	2012
Administrations publiques	-3,2	-4,4	-3,1	-2,3	-1,5
dont État	-2,7	-3,8	-2,8	-2,4	-1,9
dont organismes divers d'administration centrale	0,0	0,2	0,1	0,2	0,3
dont administrations de sécurité sociale	-0,1	-0,4	-0,3	-0,1	0,0
dont administrations publiques locales	-0,3	-0,3	-0,2	-0,1	0,0

M. Éric Woerth, ministre. – Il s'agit de modifier la chronique de solde des administrations publiques, décomposée par sous-secteurs, pour tenir compte du plan de relance, dont les effets sont temporaires et n'affectent que le solde de l'État, ainsi que des résultats de l'exécution 2008.

M. le président. – Amendement n°3, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa du 2^o de cet article :

(en points PIB)

	2008	2009	2010	2011	2012
Dette des administrations publiques	67,0	69,9	70,5	70,0	68,6

M. Éric Woerth, ministre. – L'amendement modifie la chronique de dette des administrations.

Article 3

(Adoption du texte voté par le Sénat)

Est approuvé le rapport annexé à la présente loi précisant le contexte, les objectifs et les conditions de réalisation de la programmation des finances publiques pour la période mentionnée à l'article 1^{er}.

M. le président. – Amendement n°4, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le rapport annexé à cet article :

(Voir dossier législatif)

M. Éric Woerth, ministre. – Le rapport annexé à la loi de programmation prend en compte l'évolution des hypothèses depuis novembre dernier : effets des moindres recettes constatées en 2008 pour l'État et la sécurité sociale, effets du plan de relance en recettes et en dépenses. Plutôt que de vous soumettre une litanie d'amendements répétitifs, le Gouvernement vous propose d'adopter en bloc le texte du nouveau rapport. J'ai transmis ce dernier au président de la commission des finances lundi dernier afin de vous donner le temps de bien identifier les modifications proposées. Il s'agit finalement d'un amendement de pure coordination.

Article 4

(Adoption du texte voté par le Sénat)

La progression annuelle des dépenses de l'État n'excède pas, au cours de la période mentionnée à l'article 1^{er} et à périmètre constant, l'évolution prévisionnelle des prix à la consommation, selon les modalités décrites dans le rapport annexé à la présente loi. Toutefois, cette progression s'établit à + 0,1 % en volume en 2009.

M. le président. – Amendement n°5, présenté par le Gouvernement.

Dans la première phrase de cet article, après le mot :

constant

insérer les mots :

hors effet de la loi n°... du ... de finances rectificative pour 2009,

M. Éric Woerth, ministre. – Hors effet du plan de relance, l'augmentation des dépenses de l'État reste

limitée à 0,1 % en volume en 2009, puis à l'inflation en 2010 et 2011.

Article 5

En 2009, 2010 et 2011, les crédits alloués aux missions du budget général de l'État respectent, selon les modalités précisées dans le rapport annexé à la présente loi, les montants suivants, exprimés en milliards d'euros :

(Voir dossier législatif)

M. le président. – Amendement n°6, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa de cet article :

(Tableau : voir dossier législatif)

M. Éric Woerth, ministre. – Cet amendement tend à ajuster le montant des plafonds par mission du budget triennal de l'État en fonction des différentes évolutions intervenues depuis l'examen de la loi de programmation en novembre dernier. Il tient compte du texte définitif de la loi de finances initiale pour 2009.

Le budget pluriannuel intègre désormais, par coordination avec la loi de finances rectificative pour 2009, une nouvelle mission intitulée « Plan de relance de l'économie » pour laquelle des ouvertures de crédits sont prévues en 2009 et 2010. Les ajustements traduisent aussi l'anticipation en 2009-2010, dans le cadre du plan de relance, de dépenses initialement prévues à compter de 2010. Au total, le montant total des abattements réalisés par rapport à la programmation initiale s'élève à environ 500 millions d'euros en 2010 et un milliard en 2011.

Article 6

(Adoption du texte voté par le Sénat)

Au cours de la période mentionnée à l'article 1^{er}, l'évolution de l'ensemble constitué par les prélèvements sur recettes de l'État établis au profit des collectivités territoriales, par la dotation générale de décentralisation de la formation professionnelle inscrite sur la mission « Travail et emploi » et par les dépenses du budget général relevant de la mission « Relations avec les collectivités territoriales » est égale, chaque année et à périmètre constant, à l'évolution prévisionnelle des prix à la consommation, selon les modalités décrites dans le rapport annexé à la présente loi. Toutefois, pour 2009, cette évolution est supérieure de 0,5 % à celle prévue pour les prix à la consommation.

M. le président. – Amendement n°7, présenté par le Gouvernement.

Dans la première phrase de cet article, après les mots :

constant

insérer les mots :

hors effet de la loi n°... du... de finances rectificative pour 2009

M. Éric Woerth, ministre. – La norme d'évolution des concours de l'État aux collectivités territoriales s'apprécie elle aussi hors effet du plan de relance.

Article 9

(Adoption du texte voté par le Sénat)

I.- Au titre de la période mentionnée à l'article 1^{er}, les mesures nouvelles relatives aux impositions de toute nature établies au profit de l'État ne peuvent avoir pour conséquence une diminution des recettes fiscales nettes de l'État par rapport aux montants suivants exprimés en milliards d'euros :

	2009	2010	2011	2012
Recettes fiscales nettes de l'État	269,1	277,9	289,3	301,9

II.- Au titre de la période mentionnée à l'article 1^{er}, les mesures nouvelles relatives aux impositions de toute nature, cotisations et contributions sociales établies au profit des régimes obligatoires de base de sécurité sociale ne peuvent avoir pour conséquence une diminution des recettes de ces régimes par rapport aux montants suivants exprimés en milliards d'euros :

	2009	2010	2011	2012
Recettes des régimes obligatoires de base	430,2	448,0	468,5	487,6

M. le président. – Amendement n°8, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa du I de cet article :

	2009	2010	2011	2012
Recettes fiscales nettes de l'État	252,4	271,0	280,9	295,4

M. Éric Woerth, ministre. – Par rapport au texte adopté par le Sénat et repris par la commission mixte paritaire, le tableau prend en compte l'impact du plan de relance, qui diminue les recettes fiscales en 2009 et les majore légèrement par la suite, ainsi que les résultats de l'exécution 2008, qui conduisent à revoir à la baisse le socle des recettes fiscales pour les années suivantes.

M. le président. – Amendement n°9, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit le tableau constituant le second alinéa du II de cet article :

	2009	2010	2011	2012
Recettes des régimes obligatoires de base	428,0	445,4	465,9	485,9

M. Éric Woerth, ministre. – C'est le même objet qu'à l'amendement précédent.

M. Yann Gaillard, rapporteur. – Avis favorable à tous les amendements. Les difficultés conjoncturelles et le plan de relance sont ainsi pris en compte.

Vote sur l'ensemble

M. Jean Arthuis, président de la commission. – Je voterai le texte. L'exercice est sans précédent et il a eu lieu dans une conjoncture particulièrement difficile. Les données macro-économiques sont peu fiables, personne ne sait ce que sera la croissance d'ici 2012. Le niveau de recettes est donc très aléatoire, sauf si de nouvelles contributions étaient décidées : mais elles ne feraient qu'ajouter de la crise à la crise.

En outre, le plan de relance ne nous fera pas perdre de vue la nécessité de revenir prochainement à l'équilibre des comptes publics.

Le noyau le plus solide, c'est la programmation dans le temps des dépenses ordinaires. Pour l'investissement, je pense que le Gouvernement proposera d'en ajuster le niveau au vu des circonstances et de la réussite relative du plan de relance.

Je salue votre volonté d'encadrer les niches fiscales qui, ces dernières années, ont proliféré.

Cette projection budgétaire a ceci de commun avec la Lof qu'elle ne fait que donner un cadre ; ce n'est qu'un instrument qui nous indique un cap. Relance ne veut pas dire laisser-aller budgétaire. Les demandes de crédits de la part des États se multiplient, ce qui ne laisse pas d'inquiéter : espérons que certains d'entre eux ne seront pas tentés de faire fonctionner la planche à billets.

Ce texte est utile et nécessaire ; je le voterai.

Les conclusions de la commission mixte paritaire, modifiées par les amendements du Gouvernement, sont adoptées.

Construction et investissement (Conclusions de la CMP)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés.

Discussion générale

M. Jean-Paul Emorine, en remplacement de Mme Elisabeth Lamure, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire. – Je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Lamure, qui est ce

soir à Lyon pour y accueillir le président du Sénat. Elle a parfaitement rempli, dans les délais très brefs qui lui étaient impartis, ses fonctions de rapporteur ; c'est largement grâce à ses efforts que la commission mixte paritaire, qui s'est réunie hier matin, est parvenue à l'accord dont je vais vous exposer les grandes lignes.

La majorité sénatoriale, comme celle de l'Assemblée nationale, soutient sans réserve le principe du plan de relance. Elle considère qu'il est urgent d'accompagner, par des mesures législatives, la mobilisation des crédits qui ont été dégagés pour ce plan. C'est à cette condition seulement que celui-ci pourra faire sentir ses effets sur l'économie nationale dès le début de l'année-2009, avant que la France ne s'enfonce davantage dans la récession.

Le projet de loi initial était plutôt concis : sept articles, dont deux pour rectifier des imperfections rédactionnelles de la loi, tandis que le septième, qui portait sur la réforme de l'indemnité temporaire de retraite des fonctionnaires en outre-mer, avait vocation à être rapidement supprimé. Ce qui a été fait.

Les deux chambres du Parlement ont rivalisé d'imagination : l'Assemblée nationale a ajouté dix-sept articles et le Sénat dix-neuf. Ainsi, le texte issu de la première lecture au Sénat comportait 38 articles, dont onze votés conformes. Si l'on tient compte des cinq articles supprimés par la Haute assemblée, ce sont 33 articles qui demeuraient en discussion lorsque la commission mixte paritaire s'est réunie.

Parmi les mesures sur lesquelles les deux chambres se sont immédiatement entendues, il convient de citer la mobilisation des terrains de l'État dans le cadre des opérations d'intérêt national ; la faculté pour les organismes HLM d'acquérir plus de 50 % des logements d'une opération par vente en l'état futur d'achèvement ; la délégation à l'exécutif d'une collectivité territoriale de la faculté de passer des marchés publics sans limite de montant ; la faculté pour les établissements publics de santé de vendre immédiatement des bâtiments, tout en conservant leur usage pendant plusieurs années ; la facilitation des remises de créances de l'État sur les entreprises en difficulté ; la création d'un bail emphytéotique administratif pour les équipements sportifs.

Lors de la réunion au Sénat hier matin, les députés ont bien voulu adopter dans notre rédaction, ou avec de légères modifications, la dérogation temporaire aux règles de construction en limite séparative prévues par les plans locaux d'urbanisme ; l'extension de la procédure de modification simplifiée des plans locaux d'urbanisme ; le transfert aux maires de la délivrance des autorisations préalables de changement d'usage des logements ; la simplification des avis donnés par les commissions locales pour l'attribution des aides en faveur de l'habitat privé ; la fixation de délais et le relèvement de la redevance en matière d'archéologie préventive ; la transformation de l'avis conforme de

l'architecte des Bâtiments de France en avis simple, pour les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ; la prolongation d'un an des concessions autoroutières ; la création, par voie d'ordonnance, d'un régime simplifié d'autorisation des installations classées.

La commission mixte paritaire a amélioré trois mesures proposées par le Sénat. Elle a confirmé la faculté pour la personne privée liée par un contrat de partenariat de supporter tout ou partie de son financement, sous réserve d'un amendement présenté par Mme Lamure tendant à encadrer ce dispositif lorsqu'il s'applique aux collectivités territoriales. Elle a confirmé la faculté pour le titulaire d'un contrat de partenariat de recourir à des procédures d'expropriation, sous réserve d'un amendement présenté par Mme de la Raudière précisant que l'expropriation ne peut avoir lieu qu'après décision de l'État ou de l'organe délibérant de la collectivité territoriale concernée. Elle a confirmé la faculté d'installer des réseaux de fibre optique dans les réseaux publics affectés à la distribution d'énergie ou d'eau, sous réserve d'un amendement présenté par Mme Lamure précisant que cette disposition ne s'imposerait pas aux réseaux et infrastructures publics de communications électroniques déjà concédés par les collectivités territoriales.

Finalement, les débats ont surtout porté sur trois points.

Les députés se sont rangés à l'avis de M. Béteille, pour considérer qu'il ne convenait pas de modifier la définition du délit de favoritisme dans le cadre de ce projet de loi. Mais le problème posé par l'excessive rigueur du délit de favoritisme est bien réel, et nous aurons sans doute bientôt l'occasion d'en discuter dans le cadre d'un autre texte.

Concernant les cessions de créances dans le cadre d'un contrat de partenariat, les sénateurs ont accepté d'en revenir à la position de l'Assemblée nationale, qui souhaitait limiter à 80 % le taux maximum d'acceptation de la cession de créances.

Enfin, les sénateurs se sont rangés aux arguments de la rapporteur de l'Assemblée nationale pour considérer qu'il était opportun d'habiliter le Gouvernement à adopter par ordonnance la partie législative du code de la commande publique, sans inclure le code des marchés publics, qui demeurerait intégralement de niveau réglementaire. Mais, là non plus le débat n'est pas définitivement tranché et le Sénat aura sans doute bientôt l'occasion de manifester sa volonté de voir les dispositions de nature législative du code des marchés publics intégrées au futur code de la commande publique.

Vous constatez donc que nous avons su faire les concessions nécessaires pour que la commission mixte paritaire réussisse.

Je voudrais maintenant évoquer deux dispositions introduites par le Sénat, et supprimées par la commission mixte paritaire : l'article qui reconnaissait le caractère d'intérêt général des stades et enceintes sportives, ainsi que celui qui fixait le régime contractuel pour l'exploitation d'un circuit de Formule 1. Après un long débat, il nous est apparu que ces deux dispositifs, qui constituent des dérogations considérables à l'état du droit existant et dont les implications pratiques sont difficiles à apprécier, ne pouvaient pas être adoptés dans la précipitation, au détour d'un texte examiné dans une urgence extrême. Ils auront mieux leur place dans un texte *ad hoc*, qui pourrait être bientôt soumis au Parlement. C'est pourquoi la commission mixte paritaire a décidé, à une très large majorité, de supprimer la disposition relative aux grands équipements sportifs ; elle a été unanime pour supprimer le dispositif relatif au circuit de Formule 1. Mais ces amendements de suppression ne valent pas condamnation sur le fond et j'invite le Gouvernement à représenter ces deux dispositifs dans un cadre législatif plus approprié, qui nous laissera davantage de temps pour l'analyse et la réflexion.

Deux des amendements que le Gouvernement a déposés sur les conclusions de la commission mixte paritaire sont des améliorations techniques. Le troisième rétablit une disposition relative au bouclage financier des contrats de partenariat, qui avait été un peu hâtivement supprimée par le Sénat, mais à laquelle votre commission des affaires économiques est sur le fond favorable.

C'est donc sans aucune réserve que je vous invite à adopter le texte issu de la commission mixte paritaire, sur ce projet de loi pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement, dont notre pays a grand besoin.

M. Patrick Devedjian, ministre chargé de la mise en œuvre du plan de relance. – Je remercie les présidents des commissions pour la rapidité avec laquelle ils se sont saisis de ces textes. Je leur dis ma gratitude pour le ton de nos débats et pour le considérable enrichissement qu'ils leur ont apporté. Cela résulte à l'évidence d'une excellente préparation, dans des délais très courts. Je vous en sais gré : vous avez compris que tel était l'intérêt commun. Nous aurons ainsi bientôt deux instruments pour mettre en œuvre le plan de relance.

Nous avons un instrument financier, la loi de finances rectificative, et un instrument d'apparence plus complexe, la loi Accélération. Sans avoir vocation à réformer l'ensemble de la législation, elle présente un ensemble de mesures cohérentes destinées à simplifier les procédures sans dénaturer les objectifs. Les dispositions sur les partenariats public-privé témoignent d'une bonne adaptation des objectifs aux moyens dans un contexte de crise. Les débats sur l'architecture préventive, ont permis d'atteindre un bon équilibre.

L'heure est maintenant venue de passer à l'action. Nous avons fait le choix de l'investissement ciblé, celui qui a un effet multiplicateur, favorise la consommation et crée l'emploi. L'investissement est un facteur de confiance : il est temps de dépasser le débat entre investissement et consommation. Nos concitoyens ont de fortes attentes ; ils ne comprendraient pas que nous ne fassions pas front commun. Ce plan s'adresse donc aux entreprises, aux ménages et aux plus vulnérables. Le nombre de collectivités, l'enchevêtrement de leurs responsabilités, qu'on a parfois critiqués, constituent aujourd'hui une chance car ils nous assurent la capacité de prendre rapidement des décisions. Le remboursement anticipé par le FCTVA prend ici tout son sens, de même que la simplification des règles du code des marchés publics. Je peux en témoigner, le Gouvernement a été entendu.

Nous disposons maintenant d'une boîte à outils qui offre les moyens d'accomplir la mission qui m'a été confiée. Je sais pouvoir compter sur les collectivités locales ; vous savez que je ne manquerai pas de vous rendre régulièrement compte de mon action. *(Applaudissements à droite)*

M. Daniel Raoul. – Le plan de relance, qui ne représente que 1,3 % du PIB sur deux ans est totalement insuffisant. Il reste bien en deçà des préconisations du FMI, soit 2 % du PIB et même de celles de la Commission européenne, 1,5 %. C'est l'un des plus modestes plans de relance : il ne comporte d'ailleurs que 4 à 5 milliards de crédits nouveaux.

On balance entre perplexité et incompréhension en lisant le projet d'accélération des programmes de construction auquel il est adossé, qui tient du mariage de la carpe et du lapin ou de l'auberge espagnole. Le rapporteur avait souligné qu'il comportait de nombreux articles additionnels sans effet accélérateur ni lien évident avec le texte. C'est un assemblage composite de mesures ponctuelles mais qui obéissent à cette logique : « saisir une opportunité pour accélérer le rythme des réformes engagées ».

Nous ne pouvons qu'approuver la relance, même si elle n'est ni assez encadrée ni suffisamment ambitieuse mais nous regrettons qu'elle néglige la consommation et qu'on ne demande pas de contreparties. Où est le soutien à la consommation et aux plus modestes ? A quoi sert de relancer l'investissement s'il n'y a pas de demande ? C'est le scandale des travailleurs pauvres.

Vous vous gargarisez de la protection que constitue le modèle social français que vous n'aviez cessé de détricoter. Puisque vous ne nous avez pas écoutés, nos concitoyens vous ont adressé aujourd'hui leur message avec un bien rude accusé de réception contre votre politique ultralibérale.

Certaines mesures ne produiront pas d'effet en 2009 mais nous nous inquiétons dès maintenant de la délégation aux présidents des exécutifs locaux de la

passation de marchés ou des modifications des procédures relatives aux installations classées car vous vous efforcez d'appliquer vos conceptions libérales sans vous préoccuper du pouvoir d'achat. Certes, la CMP a éliminé quelques dispositions dangereuses, qu'il s'agisse de la modification du délit de favoritisme ou des deux amendements relatifs à des investissements sportifs. Nous ne pouvons pas cautionner ce texte car nous ne vous faisons pas confiance. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Mme Odette Terrade. – Ce projet au titre long et pompeux témoigne d'abord d'une relance formelle puisqu'on est passé de sept à trente-huit articles. Et encore, pour faire bonne mesure, en rajoutez-vous un par amendement après que la commission mixte en a supprimé deux et introduit un autre. L'ensemble manque de cohérence. Pour autant, il ne s'agit pas d'une voiture-balai car il trouve sa logique comme révélateur de votre politique, à commencer par un recours de plus en plus massif aux ordonnances pour avancer dans la voie des réformes. Comme le dit un personnage du *Guépard*...

M. Patrick Devedjian, ministre. – Bonne référence !

Mme Odette Terrade. – ...« il faut que tout change pour que rien ne change ». Ainsi du débat sur les droits du Parlement : nous avons aujourd'hui le droit de voter encore plus d'habilitations dont vous demandez la ratification par amendement, sans même vous donner la peine de déposer un projet de loi. Sa première cohérence est l'autoritarisme du Gouvernement appuyé sur une majorité docile qui ne bronche pas.

Seconde cohérence, l'amoncellement de décisions au profit de tel ou tel groupe, de tel ou tel *lobby*. Cette privatisation de la loi détourne l'intérêt général. Bien sûr, on a supprimé l'amendement de M. Mercier sur le stade de l'OL. IL ne s'agissait que d'anticiper sur un prochain texte mais pour intervenir dans un contentieux et alors que Gerland est inscrit à l'inventaire. Pourquoi ne pas appliquer le droit de l'urbanisme ?

Quand au projet de circuit de Formule 1 dans la plaine des Mureaux, Magny -Cours a sans doute l'inconvénient d'être situé dans la Nièvre, depuis longtemps gérée par la gauche. Faut-il pour autant ignorer les règles les plus élémentaires du droit ? La Fédération internationale du sport automobile doit savoir qu'on peut organiser le Grand prix de France à Magny-Cours tandis que la plaine des Mureaux n'est pas à l'abri des crues de la Seine.

Que de mesures de circonstances ! L'article premier permettra de réaliser sans enquête publique plus de logements sur un espace plus réduit, et l'article 2 *ter*, sous prétexte de favoriser l'archéologie préventive, aidera à couler le béton plus vite pour le plus grand bonheur des promoteurs.

L'article 2 *quater* A procède de la même logique en mettant en cause le travail des équipes d'archéologues. Quant au relèvement des seuils de passation des marchés publics par gré à gré, qui conduira à la généralisation de l'allotissement, il ne s'agit pas d'une relance des investissements mais plutôt d'un recul sur la loi Sapin de 1991. Il rouvre la boîte de Pandore des contrats « ami-ami » qui ont fait les beaux jours de la *Gazette du Palais*, notamment pour les marchés publics d'Ile-de-France ou des Hauts-de-Seine. A moins que la corruption ne soit le signe de la modernité, nous ne pouvons évidemment vous suivre dans cette voie.

Cynisme ou naïveté ? La rapporteure de l'Assemblée nationale a cru utile de réintroduire l'amendement relatif aux pertes de recettes des journaux spécialisés dans la publicité légale. Mais des marchés publics sans publicité, cela signifie souvent des dessous-de-table ! Et comment ne pas pointer la collection d'articles destinés aux intérêts privés se piquant de services publics ? Entre la facilitation des contrats de partenariat public-privé -grâce, notamment, à la candidature sans bouclage financier définitif que le Gouvernement introduit aujourd'hui par amendement- et la prolongation des concessions d'autoroute, que faut-il choisir ? Rien d'autre qu'un nombre restreint de groupes privés pour lesquels le Gouvernement montre une complaisance pour le moins exagérée... Ne nous annonce-t-on pas pour bientôt la concession de la quatrième licence UMTS à un opérateur privé à qui l'on ferait un prix d'ami ?

Dans le même domaine, l'article 5 *quinquies* B réintroduit l'amendement Numéricâble que nous avions supprimé du texte de la loi de modernisation de l'économie. Ainsi, on pourra se passer de l'avis des copropriétaires pour poser un dispositif de fibre optique et confier ce choix douloureux au seul syndic... Que ne ferait-on pas pour quelques intérêts privés ! Enfin, au détour d'un article, on autorise la prolongation jusqu'à 70 ans du mandat des administrateurs d'établissements publics de l'État. Les jeunes cadres compétents attendront, d'autant plus qu'il pourrait s'agir de femmes motivées et compétentes !

Ces mesures, qui font la part belle aux appétits constructeurs de quelques opérateurs privés et favorisent la réalisation d'autoroutes, la densification du bâti et le bétonnage, sont-elles compatibles avec le discours consensuel de mise pour le Grenelle ? Les partenariats public-privé vont prospérer partout où l'on espère un profit sur le court et moyen terme, au détriment d'un aménagement du territoire équilibré. Les enclaves et les territoires mal desservis par les modes de communication modernes n'en ont rien. Quant à la couverture des zones blanches ou des zones d'ombre par l'internet à haut débit, la logique de la concurrence et de la rentabilité fait qu'aucun opérateur n'a, treize ans après le vote de la loi Fillon-Larcher, réduit la fracture numérique. Pourquoi

l'autorité de régulation ne leur rappelle-t-elle pas leurs obligations de service public ? Le Gouvernement est bien plus sévère avec les collectivités locales, à qui il demande des comptes sur leur politique d'investissement pour anticiper le remboursement de la TVA.

Privatisation de la loi et autoritarisme motivent ce texte, qui n'est pas à proprement parler insuffisant mais est d'abord profondément injuste. Il offre des rentes de situation à quelques-uns sans répondre aux attentes populaires ni tenir compte des exigences de développement ou de respect des équilibres environnementaux de notre pays. Nous ne le voterons donc pas. (*Applaudissements à gauche*)

La discussion générale est close.

M. le président. – Le Sénat étant appelé à se prononcer sur les conclusions de la CMP après l'Assemblée nationale, il procédera, conformément à l'article 42.12 du Règlement, à un vote unique sur l'ensemble du texte en ne retenant que les amendements ayant reçu l'accord du Gouvernement.

Discussion du texte élaboré par la CMP

Article additionnel après l'article 3

M. le président. – Amendement n°1, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

En 2009 et 2010, par dérogation aux articles 7 et 8 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat et aux articles L. 1414-7, L. 1414-8, L. 1414-8-1 et L. 1414-9 du code général des collectivités territoriales, la personne publique peut prévoir que les modalités de financement indiquées dans l'offre finale présentent un caractère ajustable. Mention en est portée dans l'avis d'appel public à la concurrence.

Le candidat auquel il est envisagé d'attribuer le contrat présente le financement définitif dans un délai fixé par le pouvoir adjudicateur ou entité adjudicatrice. À défaut, le contrat ne peut lui être attribué et le candidat dont l'offre a été classée immédiatement après la sienne peut être sollicité pour présenter le financement définitif de son offre dans le même délai.

M. Patrick Devedjian, ministre. – Pour tenir compte de l'instabilité des marchés financiers, il est souhaitable que les offres finales puissent être présentées sans bouclage financier définitif. Le financement définitif sera établi en fin de procédure. Le Sénat n'avait pas retenu cette disposition votée par l'Assemblée nationale, mais le Gouvernement y tient.

Article 3 ter

Le premier alinéa du II de l'article 1er de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Après décision de l'État ou de l'organe délibérant de la collectivité territoriale concernée, il peut être chargé d'acquérir les biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par voie d'expropriation. »

M. le président. – Amendement n°2, présenté par le Gouvernement.

Rédiger comme suit cet article :

I. - Le premier alinéa du II de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Après décision de l'État, il peut être chargé d'acquérir les biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par voie d'expropriation. »

II. - Le premier alinéa du II de l'article L. 1414-1 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Après décision de l'organe délibérant de la collectivité territoriale concernée, il peut être chargé d'acquérir les biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par voie d'expropriation. »

M. Patrick Devedjian, ministre. – Amendement rédactionnel, qui tient compte de la possibilité ouverte pour la personne privée ayant conclu un contrat de partenariat de procéder à une expropriation directement après décision de la personne publique.

Article 8

Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le gouvernement est autorisé à procéder par ordonnance, dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi, à l'adoption de la partie législative d'un code de la commande publique.

Ce code contiendra les dispositions de nature législative applicables aux contrats de toute nature, à l'exception de ceux régis actuellement par le code des marchés publics.

Une première partie contiendra les principes applicables à l'ensemble de la commande publique, notamment la transparence ou l'égalité d'accès des entreprises à la commande publique ainsi que les règles communes de procédure pour la passation des marchés. Les dispositions relatives à la publicité pour les marchés passés en dessous des seuils européens devront réduire au maximum les incertitudes juridiques pour les acheteurs publics tout en facilitant l'accès à l'information des entreprises candidates.

Une deuxième partie développera les règles spécifiques applicables aux contrats non régis par le code des marchés publics. Le gouvernement veillera à réduire

significativement le nombre de types de contrats, afin d'éviter les problèmes de chevauchement et de frontières.

Une troisième partie traitera des autres règles de la commande publique. L'élaboration de ce code se fera dans le respect du droit européen, de l'intelligibilité de la norme pour tous les acteurs de la commande publique et avec le souci de faciliter l'accès des PME à la commande publique.

A cette fin, le gouvernement pourra notamment modifier le code général des collectivités locales, le code de la construction et de l'habitation, le code de la santé publique, le code de l'urbanisme, le code de la voirie routière, le code général de la propriété des personnes publiques, l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 modifiée relative aux contrats de partenariat, l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, la loi n° 91-3 du 3 janvier 1991 modifiée, la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée, la loi n° 87-432 du 22 juin 1987 modifiée et la loi n° 2002-1094 du 29 août 2002 modifiée.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance mentionnée au premier alinéa.

M. le président. – Amendement n°4, présenté par le Gouvernement.

Au sixième alinéa de cet article, remplacer le mot :

locales

par le mot :

territoriales

et après les mots :

le code général de la propriété des personnes publiques

insérer les mots :

, 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

M. Patrick Devedjian, ministre. – Le Gouvernement a prévu de codifier l'ensemble des textes ayant trait à la commande publique : cet amendement rédactionnel prend en compte la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique, qui avait été omise.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. – Avis favorable aux amendements du Gouvernement.

M. le président. – Le vote sur les articles est réservé.

Vote sur l'ensemble

M. Jacques Gautier. – Le 4 décembre dernier, le Président de la République a présenté un plan de

relance de 26 milliards d'euros visant à répondre en urgence à la crise mondiale, et qui s'ajoute aux mesures engagées par le Gouvernement depuis le début de la crise financière.

Le groupe UMP approuve pleinement les dispositions de ce projet de loi, qui allègent les règles d'urbanisme et clarifient la procédure du contrat de partenariat. Nous nous félicitons de l'avancée réalisée en matière d'archéologie préventive, sur proposition de notre commission des finances. La commission mixte paritaire a repris en grande partie le texte adopté par le Sénat avec des dispositions nouvelles, qui portent le nombre d'articles à 35 au lieu de 7.

Le groupe UMP votera les conclusions de la commission mixte paritaire sur ce texte qui doit permettre à notre pays de sortir de la crise et de renforcer sa compétitivité. (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

M. Daniel Raoul. – S'il nous fallait un motif pour ne pas voter ce texte, l'amendement n°1, présenté par le Gouvernement, nous le fournirait. J'ai présidé à plusieurs reprises des commissions d'appel d'offres, et je sais à quelles dérives dangereuses nous nous exposons. La présentation de plans financiers non bouclés risque de donner lieu à des contentieux et de créer de nombreux problèmes pour les collectivités. Nous voterons contre ce projet de loi.

Les conclusions de la CMP, amendées, sont mises aux voix par scrutin public à la demande du groupe UMP.

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

Nombre de votants	339
Nombre de suffrages exprimés	310
Majorité absolue des suffrages exprimés	156
Pour l'adoption.....	170
Contre	140

Le Sénat a adopté.

Prochaine séance, aujourd'hui, vendredi 30 janvier 2009 à 9 h 45.

La séance est levée à minuit et quart.

Le Directeur du service du compte rendu analytique :

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du vendredi 30 janvier 2009

Séance publique

À 9 HEURES 45 ET À 15 HEURES

- Suite du projet de loi (n° 42, 2008-2009), adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Rapport (n° 165, 2008-2009) de M. Bruno Sido, fait au nom de la commission des affaires économiques.

DÉPÔTS

La Présidence a reçu de M. le Premier ministre :

- un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification des protocoles au traité de l'Atlantique Nord sur l'accession de la République d'Albanie et de la République de Croatie ;

- un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Guinée sur la promotion et la protection réciproques des investissements ;

- un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Kenya sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements ;

- un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Organisation internationale de police criminelle-Interpol (OPCI-Interpol) relatif au siège de l'organisation sur le territoire français.