

COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Vendredi 30 janvier 2009

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)

SOMMAIRE

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
Article 11	1
Article 12	9
Article 13	18
ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE (Candidature).....	20
DÉPÔT D'UN RAPPORT	21
GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)	21
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	21
Article 13 bis	21
Article 14	22
Article 15	23
Article 15 bis	27
Article 16	28
Article 17	30
ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE (Nomination).....	40
GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT (Suite)	40
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	40
Article 17 bis	40
Article 17 ter	40
Article 18	40

SÉANCE du vendredi 30 janvier 2009

61^e séance de la session ordinaire 2008-2009

PRÉSIDENTE DE M. ROLAND DU LUART,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
M. PHILIPPE NACHBAR, M. DANIEL RAOUL.

La séance est ouverte à 9 h 50.

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)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Discussion des articles (Suite)

M. le président. – Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 11.

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. A 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. A 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 des 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. A 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. A 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 Ile-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. A 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 péréquation.

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 Ile-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. le président. – Amendement n°116 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent,

Pointereau, Cornu, Bailly, Vasselle, Grignon et Lefèvre, Mme Procaccia et M. Gilles.

Compléter le premier alinéa du I de cet article par les mots :

, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels

M. Rémy Pointereau. – Le transport de voyageurs doit être conditionné à une consommation économe et rationnelle des espaces agricoles et naturels. Tous les dix ans, ce sont des milliers d'hectares de surface agricole qui disparaissent !

L'amendement identique n°617 n'est pas défendu.

M. Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques. – Favorable à cette utile précision.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie. – Même avis.

Mme Marie-Christine Blandin. – Nos amendements sur le volet urbanisme qui visaient également la protection des espaces agricoles et naturels n'ont pas eu l'heur d'être retenus... Celui-ci est fort sympathique, mais je m'interroge sur ses conséquences : on ne va pas faire passer un train dans les airs au-dessus des champs, ou prévoir des canaux souterrains ! Ma perplexité est grande : je m'abstiendrai.

L'amendement n°116 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°46, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

I. - Rédiger comme suit la seconde phrase du deuxième alinéa du I de cet article :

A cet effet, pour les déplacements interurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

II. - Supprimer le dernier alinéa du III de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Amendement rédactionnel.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Je propose de supprimer les mots « maritimes et fluviaux ».

M. Bruno Sido, rapporteur. – D'accord.

M. Jacques Muller. – Il faudrait préciser qu'il s'agit également de transports périurbains afin de prendre en compte les formes nouvelles de transport pendulaire comme le tram-train.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Pas d'objection.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – D'accord.

M. Daniel Raoul. – Pourquoi supprimer la référence aux transports fluviaux ? Il y a bien la navette de Bercy... (*Sourires*)

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – L'article porte sur les déplacements interurbains.

L'amendement n°46 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°144 rectifié *bis*, présenté par M. Revet, Mme Morin-Desailly, MM. Laurent, Pointereau, Bécot et Bizet, Mme Procaccia et MM. Pierre, Juilhard et Detcheverry.

Après le deuxième alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'amélioration de la desserte entre la Haute et la Basse-Normandie et l'Ile-de-France fera l'objet d'un schéma à court, moyen et long termes, en liaison avec le Réseau Ferré de France. Ce schéma sera phasable, afin de produire des premiers effets d'amélioration de la capacité en ligne dès 2015.

M. Rémy Pointereau. – Il est défendu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La vétusté des voies sur les lignes Paris-Rouen-Le Havre, Paris-Caen-Cherbourg, ou encore Paris-Troyes est source de nombreux ralentissements. Cela dit, RFF s'est récemment attaché à améliorer le fonctionnement de ces lignes. Par conséquent, avis défavorable.

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

L'amendement n°144 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°288, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après le deuxième alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le ferroutage et promouvra notamment le développement du service auto-train.

M. Michel Teston. – Il ne faut négliger aucune piste pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le service auto-train réduit la masse de CO₂ émise par voyageur sans le priver de sa voiture, qui reste le moyen de déplacement le plus commode pour les petits trajets.

Ce mode de transport a aussi des retombées économiques car il est très prisé par nos voisins européens. La clientèle internationale représente 70 % de ses usagers ; il s'agit notamment de Suédois, Norvégiens ou Allemands qui viennent faire du tourisme dans le sud de notre pays. Le service auto-train est à l'origine de nombreux emplois liés au chargement, au déchargement, au lavage des véhicules et aux nombreux services proposés à bord. Ce mode de transport est soutenu par les associations de consommateurs. Il convient de le promouvoir.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le ferroutage concerne le transport des marchandises et non celui des voyageurs auquel est consacré cet article 11. La commission émettrait un avis favorable si on supprimait la mention du ferroutage.

M. Michel Teston. – S'il s'agit non pas de rayer d'un trait de plume le développement du ferroutage, mais seulement de ne pas le mentionner ici, nous y sommes favorables.

M. le président. – Ce sera donc l'amendement n°288 rectifié :

Après le deuxième alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le développement du service auto-train.

L'amendement n°288 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°341 rectifié, présenté par M. Antoinette et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

En Guyane, la possibilité de mise en œuvre d'une ligne ferroviaire desservant les communes du littoral sera étudiée dans une perspective à la fois de désenclavement et de développement durable.

M. Jean-Etienne Antoinette. – Compte tenu de l'augmentation exponentielle de la population guyanaise et de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de préserver les espaces naturels, je souhaite qu'on examine sérieusement la possibilité de créer une ligne ferroviaire en Guyane. Par rapport à celui de la métropole, le réseau routier est modeste. Sur 1 300 kilomètres de routes officielles, 397 sont des routes nationales, essentiellement situées sur la bande littorale. La région et l'État ont souhaité améliorer le réseau de l'île de Cayenne et la RN1 littorale qui dessert Sinnamary, Iracoubo et Saint-Laurent du Maroni. Une nouvelle route (RN2), aussi nommée Transamazonienne est-ouest ou Transguyanais, inclut un tronçon guyanais de 100 km environ qui relie Cayenne à Saint-Georges *via* Régina, et le Venezuela au Brésil. Les travaux ont commencé en 1995. Même si elles sont moins fréquentées qu'en France métropolitaine ou au Brésil voisin, et que le phénomène de *roadkill* y est réduit, ces routes sont d'importants facteurs de fragmentation écologique et elles rendent la forêt plus vulnérable à une exploitation et à une chasse anarchique. Hormis sur la récente RN2, peu de compensations écologiques existent, et quand elles existent, ce sont les écoducs -lieux de passage presque obligé de nombreuses espèces animales au-dessus de la tranchée routière- qui sont détournés par des chasseurs qui en ont fait des pièges mortels. Ces écoducs constituent aussi des

lieux d'embuscade idéaux pour les braquages effectués par les clandestins. Leur efficacité est aussi critiquée : l'exploitation forestière commence à 50 mètres et elle en fait plutôt des îlots de forêt accolée à la route plutôt que des zones de passage maintenant l'unité de la forêt. Avec les permanentes chutes d'arbres et de branches, ils constituent aussi un danger pour les voitures.

Fin 1999, on comptait 35 000 véhicules/jour sur les quatre voies de l'axe Balata-Maringoin de l'île de Cayenne où circulent 90 % des flux entre le nord de l'île et le reste de la région. Le parc automobile a fortement augmenté depuis et les embouteillages sont maintenant quotidiens avec 50 000 véhicules/ jour sur les routes de l'agglomération.

Les transports en commun restent quasi inexistant. Dans l'intérieur, le transport par pirogue ou par avion est très coûteux pour des populations au faible pouvoir d'achat. Le carburant est hors de prix pour des salariés qui font des trajets quotidiens de 120 kilomètres aller-retour -Cayenne-Kourou- et parfois plus.

Enfin, en Guyane, la route est accidentogène. Des discussions perdurent depuis plusieurs décennies sur les coûts, inconvénients et avantages d'un désenclavement routier des communes du fleuve Maroni entre Saint-Laurent et Maripasoula, certains craignant un développement de divers trafics : on a vu dans les pays voisins qu'ils étaient facilités par la création de routes, alors que la circulation traditionnelle sur le fleuve les limitait jusqu'ici. En outre, les routes, construites sur un sol fragile, sont malmenées par les pluies, ce qui oblige à un entretien coûteux et parfois dangereux.

Comment résoudre au mieux, pour la population; comme pour l'environnement, le problème du désenclavement et du maillage du territoire en Guyane ? Une ligne ferroviaire coûterait cher, très cher vu la nature des sols mais il n'y a pas de risque sismique en Guyane, et à long terme cela serait sans doute finalement avantageux. La question mérite d'être posée.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Compte tenu de la spécificité ultramarine du problème, je m'en remets à l'avis du Gouvernement.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – L'article 49 prévoit déjà que le Gouvernement lancera une étude sur le maillage de ce territoire par les transports en site propre, étude dont les résultats seront connus en 2011.

M. Jean-Etienne Antoinette. – On renvoie toujours nos amendements à plus tard ! Je maintiens celui-ci. Hier le rapporteur dénonçait un réseau à deux vitesses. En réalité il existe une troisième vitesse pour l'outre-mer... L'amendement vise la possibilité d'une étude. Ce n'est pas la lune !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Avis favorable.

L'amendement n°341 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°200, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le troisième alinéa du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Toute exonération de charges, de taxes aéroportuaires, toute défiscalisation ou aide diverse par les collectivités ou les établissements gestionnaires aux compagnies aériennes à bas coûts, est interdite.

Mme Mireille Schurch. – L'utilisation de l'avion est trop énergivore pour qu'on le fasse bénéficier, en plus, d'aides et de subventions. Le groupe 1 du Grenelle a proposé que l'on ne favorise pas les lignes aériennes parallèles à des lignes TGV, ce qui devrait conduire à supprimer les aides publiques et les exonérations des compagnies à bas coût qui pourraient opérer sur de telles lignes. Ces subventions conduisent à mettre en concurrence les territoires, ce qui n'empêche pourtant pas la suppression des lignes dès lors que la rentabilité de la compagnie paraît insuffisante. En ne subventionnant plus de telles compagnies, on aide à établir le vrai coût du transport aérien et on favorise les énergies non polluantes. Le Grenelle a fait de la route et de l'avion des solutions de dernier recours. Nous proposons de supprimer toute aide ou subvention aux compagnies à bas prix.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement va bien au-delà des conclusions du Grenelle. Il ne faut pas stigmatiser ni discriminer les compagnies aériennes à bas coûts car elles assurent des liaisons à longue distance en Europe et dans le monde entier tout en stimulant le développement économique des territoires dans lesquels elles sont implantées. Avis défavorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avis défavorable pour des raisons tant sociales que d'aménagement du territoire.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. – Je demande un scrutin public. (*Protestations à gauche*)

M. Daniel Raoul. – On peut sortir si vous n'êtes pas assez nombreux !

A la demande de la commission, l'amendement n°200 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants.....	323
Nombre de suffrages exprimés.....	213
Majorité absolue des suffrages exprimés	107

Pour l'adoption	29
Contre	184

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°202, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

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

La France, dans le cadre de sa politique multimodale intégrée des transports, étudiera la faisabilité de la mise en place d'une taxe sur le kérosène applicable sur les lignes aériennes dont l'itinéraire dispose d'une desserte de train à grande vitesse à qualité de prestation comparable. Le produit de cette taxe serait affecté au financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable des transports définie au présent chapitre.

Mme Mireille Schurch. – Les émissions de gaz à effet de serre vont croissant avec l'altitude ; c'est dire que l'impact du transport aérien est important. Selon la logique du Grenelle, les transports routier et aérien doivent devenir les modes de dernier recours. Une taxe sur le kérosène dans les conditions que nous souhaitons rétablirait une certaine équité, les poids lourds étant déjà assujettis à une taxe sur le carburant, et un certain équilibre concurrentiel. Le produit de la taxe serait affecté au financement des infrastructures nécessaires à la politique intermodale des transports. Cet amendement est en cohérence avec l'engagement 36 du Grenelle.

M. le président. – Amendement n°289, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Une étude sera lancée sur la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsqu'existe une alternative ferroviaire de même qualité.

M. Michel Teston. – Le texte est une bonne base de travail, qui nous permet d'exercer notre créativité, comme l'ont fait les députés socialistes dont une centaine d'amendements ont été adoptés. Le Gouvernement propose des études pour faire bouger les choses, nous faisons de même. Ce que nous suggérons figure à l'engagement 36 du Grenelle, qui précise que la taxe pourra porter sur les rotations, les passagers ou le kérosène.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je rappelle que le transport aérien est intégré au système européen d'échanges de quotas d'émissions. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avec la multiplication des lignes TGV, la part du transport aérien domestique a baissé depuis 2000 de 15 %. Le paquet européen « climat énergie » prévoit l'intégration de ce mode de transport dans le système d'échanges de quotas ; l'étude sur la contribution « climat énergie » tiendra compte de cette problématique. Il faut une vision globale. Avis défavorable.

M. Michel Teston. – Nous avons laissé toutes les options ouvertes : nous aussi proposons une vision globale.

Mme Mireille Schurch. – Nous demandons une étude ; notre amendement répond au vœu du Gouvernement.

L'amendement n°202 n'est pas adopté.

A la demande de la commission, l'amendement n°289 est mis aux voix par scrutin public.

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

Nombre de votants.....	340
Nombre de suffrages exprimés.....	340
Majorité absolue des suffrages exprimés	171

Pour l'adoption	156
Contre	184

Le Sénat n'a pas adopté.

M. le président. – Amendement n°498, présenté par M. Dubois et les membres du groupe UC.

Dans la deuxième phrase du troisième alinéa du III de cet article, après les mots :

infrastructures existantes,

insérer les mots :

comme l'électrification de la ligne « Paris-Amiens-Boulogne »,

M. Daniel Soulage. – Cet amendement est présenté par M. Dubois. En partenariat avec les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, l'électrification de la totalité de la ligne Paris-Amiens-Boulogne permettrait une desserte rapide de territoires tels que la côte picarde et la côte d'Opale, qui plus est par un mode de transport respectueux de l'environnement ; aujourd'hui, un changement de locomotive est nécessaire à Amiens, ce qui entraîne une attente de douze minutes.

Ce projet est soutenu par tous les conseillers généraux.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Vous êtes satisfait par l'amendement n°31 rectifié que nous avons adopté hier. Retrait ?

L'amendement n°498 est retiré.

M. le président. – Amendement n°127 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juilhard.

Compléter le cinquième alinéa du III de cet article par les mots :

les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement

M. Rémy Pointereau. – Cet amendement de précision et de bon sens vise à substituer aux projets de la première liste, retardés en raison d'aléas techniques, environnementaux ou encore financiers, le démarrage de projets de la seconde liste, jugés plus lointains mais dont la réalisation pourrait être assurée avant 2020. Soyons pragmatiques : certains dossiers

sont bloqués durant des années en raison de la présence de scarabées, écrevisses à patte blanche et autres chauve-souris, ce qui retarde le démarrage d'autres projets bien avancés.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je pensais à un certain pique-lune... (*Sourires*) Outre que la première liste de 2 000 km de LGV à réaliser d'ici 2020 est purement indicative, il existe une réelle fongibilité entre les deux listes. Néanmoins, afin que le Gouvernement puisse rassurer l'auteur de l'amendement, la commission s'en remet à l'avis du Gouvernement.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avis favorable à cet amendement de bon sens et pragmatique.

L'amendement n°127 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°287, présenté par Mmes Durrieu et Jarraud-Vergnolle et MM. Fortassin, Cazalet et Borotra.

Compléter le sixième alinéa du III de cet article par les mots :

ainsi que d'un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre

C'est le tour de France des voies ferrées !

M. François Fortassin. – Il est nécessaire d'inscrire le barreau Dax-Pau-Lourdes-Tarbes dans le tracé de la ligne Bordeaux-Hendaye, dont l'État s'est désengagé financièrement, quand la communauté d'agglomération de Pau, les Hautes-Pyrénées et le Grand Tarbes financent la ligne. Celle-ci devra relier le Béarn et la Bigorre à Paris, non en quatre heures comme cela est prévu dans le projet actuel, mais en moins de trois heures ; durée à partir de laquelle une LGV contribue à l'aménagement du territoire. Afin de désenclaver ces territoires et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce bassin de vie de 400 000 habitants, qui accueille cinq à six millions de touristes et de pèlerins, ne doit pas être laissé à l'écart du maillage LGV. Les élus de ma région, toutes tendances confondues, sont particulièrement attachés à ce projet.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Lorsque nous avons commencé l'examen de l'article 11, j'ai rappelé qu'il fallait éviter de tomber dans la « LGV-mania ». Parfois, des trains corail sur des lignes régénérées, qui évitent la consommation de nouvelles terres agricoles, suffisent largement à répondre aux besoins. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Une étude pour assurer les meilleures conditions de desserte du Béarn et de la Bigorre est en cours. Néanmoins, le Gouvernement pourrait accepter l'amendement si vous acceptiez de l'insérer à l'avant-dernier alinéa du III.

M. François Fortassin. – L'essentiel est que le projet figure dans la loi !

L'amendement n°287 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°293, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après le dixième alinéa du III de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

- L'interconnexion des lignes nord, sud et est dans l'agglomération lyonnaise par le traitement du nœud ferroviaire lyonnais et la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,

M. Michel Teston. – La gare de la Part-Dieu sera bientôt un nœud pour les LGV Rhin-Rhône et Lyon-Turin tandis que le fret sur l'axe nord-sud ne cesse d'augmenter et que l'installation de zones de logistique et d'activités à l'est de l'agglomération génère un nouveau trafic routier. Faire sauter le bouchon lyonnais et assurer le contournement de l'agglomération par la réalisation d'une branche sud est une priorité pour l'aménagement du territoire, bien au-delà de la région.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Réseau Ferré de France s'étant engagé à faire sauter ce bouchon lyonnais, entre guillemets, faut-il alourdir la loi ? Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est très favorable à ce projet sur lequel la concertation a commencé. En revanche, il s'agit de fret. L'amendement n'a donc pas sa place dans cet article consacré aux LGV... Retrait ?

M. Michel Teston. – Cet amendement traite, certes, du contournement ferroviaire de l'agglomération pour le fret, mais aussi de l'interconnexion des LGV. Pour nous, il importe de faire figurer ces deux projets dans l'article.

Par parenthèse, monsieur Sido, si vous mettez le terme de bouchon lyonnais entre guillemets, il renvoie à une autre réalité... (*Sourires*)

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. – Ce projet est une absolue priorité : nous avons entamé les négociations sur les droits de passage. La concertation ayant commencé, il serait maladroit d'inscrire dans la loi ses conclusions... En revanche, nous pourrions trouver un accord sur ce point au cours de la navette. Retrait ?

M. Michel Teston. – Si le ministre s'engage formellement à étudier le problème pendant la navette, je retire l'amendement.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – C'est une priorité absolue.

M. Michel Teston. – Dont acte.

L'amendement n°293 est retiré.

M. le président. – Amendement n°117 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent,

Pointereau, Cornu, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et Gilles.

Dans la dernière phrase de l'antépénultième alinéa du III de cet article, après le mot :

biodiversité

insérer les mots :

et sur les espaces agricoles et naturels

M. Rémy Pointereau. – L'amendement n°116 rectifié ayant été adopté, je n'insiste pas.

L'amendement n°117 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement identique n°483, présenté par M. Soulage et les membres du groupe UC.

M. Daniel Soulage. – Il faut tenir compte de l'impact des projets de LGV sur la biodiversité, mais aussi sur les espaces agricoles et naturels. Au-delà de la consommation des terrains, il faut veiller à ce que l'installation de tels ouvrages sur des zones à fort potentiel agronomique ou au parcellaire restructuré, ne remette pas en question la viabilité des exploitations.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avis favorable.

M. Jacques Muller. – Cet amendement introduit une notion qui manquait. Monsieur Soulage, la tortue des Maures vous remercie ! Elle et ses congénères seront prises en compte lorsqu'il s'agira de réaliser la ligne LGV en Provence. S'agissant des terres agricoles, prenons l'exemple de la ligne TGV est, dont je suis un usager fidèle. L'achèvement de la ligne permettrait de gagner vingt minutes sur deux heures et demie de trajet.

Est-il bien raisonnable, pour un gain de vingt minutes, d'engloutir 4 milliards et de sacrifier des terres agricoles ? Je soutiens sans réserve l'amendement de M. Soulage.

M. le président. – Si je n'étais tenu à la réserve, je m'associerais volontiers à ces propos : le problème est le même pour la LGV ouest.

L'amendement identique n°483 est adopté.

M. le président. – Amendement n°291 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter l'antépénultième alinéa du III de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Elle portera également sur la compensation des préjudices socio-économiques et fiscaux que l'implantation des lignes à grande vitesse engendre pour les communes qu'elles traversent par l'assujettissement des concessionnaires d'infrastructures ferroviaires au versement de la taxe professionnelle au profit des communes traversées, au prorata des emprises de ces

infrastructures sur leur territoire, à l'image de la législation en vigueur pour les infrastructures autoroutières.

M. Michel Teston. – Notre groupe s'associe au souhait de MM. Bonnefoy et Boutant de voir élargi le champ de la concertation sur le programme de lignes à grande vitesse. Nous proposons qu'elle porte sur la compensation des préjudices socio-économiques et fiscaux par le biais d'un assujettissement des concessionnaires d'infrastructures ferroviaires au versement de la taxe professionnelle au profit des communes traversées au prorata de leur emprise, comme la législation l'impose aux concessionnaires d'infrastructures autoroutières. Cette mesure, réclamée par l'ensemble des maires des communes traversées par les lignes à grande vitesse, serait la seule à même de compenser les pertes de taxe d'habitation et de foncier bâti et non bâti, et de taxe professionnelle dues en particulier au déplacement d'activités économiques et au ralentissement d'activités liées au tourisme.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Les lignes à grande vitesse entraînent certes des préjudices socio-économiques, mais je m'interroge sur la pertinence de la création d'une nouvelle taxe alors que l'on souhaite relancer l'activité ferroviaire. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Mener une concertation sur chaque projet aurait un effet de ralentissement notable. Nous préférons une solution nationale, que M. Woerth a mise à l'étude. Retrait ?

M. Michel Teston. – Si vous pouvez me confirmer que les résultats de cette étude ne se feront pas attendre, nous pourrions retirer l'amendement.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Sur ce sujet complexe, apparu dans le cadre du Grenelle, nous avons en effet voulu retenir une approche globale. S'il faut conduire une discussion commune par commune, on ne s'en sortira pas et c'est pourquoi nous avons demandé que cette réflexion soit menée. Il ne s'agit pas d'une étude dilatoire. Nous souhaitons une clarification avant l'été et je vous promets de vous donner une date précise lors de la discussion du Grenelle II.

M. Michel Teston. – Nous attendons cette information avec impatience.

L'amendement n°291 rectifié est retiré.

M. le président. – Plusieurs propositions de loi sur ce sujet ont été déposées sur le bureau de notre assemblée.

M. le président. – Amendement n°128 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juilhard.

Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa du III de cet article, remplacer les mots :

Paris-Clermont-Ferrand-Lyon

par les mots :

Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

M. Rémy Pointereau. – Cet amendement vise à ajouter la capitale de la région centre dans la liste des capitales régionales desservies par la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon. L'une des mesures phares du Grenelle de l'environnement tient à la poursuite du maillage du territoire par le développement de lignes ferrées à grande vitesse, avec l'objectif de relier les capitales régionales à la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles et d'assurer la connexion du réseau français au réseau européen.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le tracé Paris-Clermont-Ferrand-Lyon n'est pas arrêté. Il serait donc prématuré d'imposer le passage par Orléans. D'autant que la ligne pourrait aussi passer par Chaumont ou Dijon. La commission sollicite l'avis du Gouvernement sur cette question épineuse.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Pas d'inquiétude : le contournement sera évité. Reste la question du point focal communal, qui mérite une étude précise. Votre collègue, député-maire d'Orléans, qui avait déposé le même amendement à l'Assemblée nationale, a accepté de le retirer. Je vous fais la même demande.

M. Rémy Pointereau. – Je le maintiens. On peut aussi faire une ligne Paris-Lyon à côté de la ligne existante et sacrifier le développement économique de zones entières. Relier les capitales régionales à Paris fait pourtant bien partie des objectifs fixés par le Grenelle.

Mme Mireille Schurch. – Je suis M. Pointereau. Il serait regrettable de voir apparaître une ligne parallèle... Si la ligne passe par Orléans, elle ouvre un arc à l'ouest en même temps qu'elle alimente le nord du Massif central.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il est vrai qu'ou passe le TGV, le développement économique suit en principe ! Mais il est vrai aussi, monsieur Pointereau,, que rien ne peut suivre là où il ne passe pas. C'est pourquoi j'en appelle à la sagesse du Sénat sur un amendement qui n'a pas sa place dans ce Grenelle I.

L'amendement n°128 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°258, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans la seconde phrase de l'avant-dernier alinéa du III de cet article, remplacer les mots :

ainsi qu'un barreau est-ouest

par les mots :

ainsi qu'une branche vers l'Atlantique se greffant sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon dans l'Allier pour constituer un barreau est-ouest mixte, intégrant

Poitiers-Limoges et formant un pont ferroviaire entre la péninsule ibérique occidentale et l'Italie

Mme Mireille Schurch. – Je remercie l'assemblée de ce vote, qui m'évitera de mettre deux heures pour faire 200 kilomètres.

Cet amendement introduit une précision sur le barreau est-ouest. Le Massif central, qui représente un territoire aussi vaste que le Portugal, reste à l'écart du plan 2015-2020. Je me réjouis que la mobilisation des élus députés et celle des citoyens, qui a permis de réunir 88 000 signatures, ait permis d'introduire en première lecture, à l'Assemblée nationale, le principe d'une mise à l'étude de ce barreau. Mais cela ne suffit pas. Le Massif central relie des bassins de vie proches à la fois de l'axe Atlantique et du bassin Rhône-Alpes. Il faut désenclaver cette zone blanche en assurant une triple transversalité Rennes-Lyon, Rennes-Bordeaux et Bordeaux-Lyon.

Le barreau est-ouest contribuera grandement à un aménagement équilibré du territoire. La dimension européenne a son importance, pour le financement. Ce projet complète parfaitement les lignes futures Poitiers-Limoges et Lyon-Tours. Il accélérera les liaisons entre l'Auvergne et Paris ; et les réseaux interrégionaux seront organisés autour d'une plate-forme de dimension européenne.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'idée est séduisante, mais elle n'a pas été expertisée. Mieux vaudrait y réfléchir dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le barreau est-ouest est inscrit dans la loi. Mais nous ne pouvons préjuger du tracé.

Mme Mireille Schurch. – Mais notre suggestion retient l'intérêt du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Oui !

L'amendement n°258 est retiré.

M. le président. – Amendement n°129 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juilhard.

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

Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.

M. Rémy Pointereau. – Pour favoriser la relance économique, il a été décidé de lancer en même temps la construction des quatre lignes TGV prioritaires. Je m'en réjouis, mais propose une fongibilité afin qu'en cas de retards, d'autres projets puissent être accélérés.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Vous avez satisfaction, votre amendement n°127 rectifié a été adopté. Retrait.

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

M. Rémy Pointereau. – Le n°129 rectifié prolonge et précise le n°127 rectifié. Je le maintiens.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Sagesse.

L'amendement n°129 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°292, présenté par Mme M. André et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

L'effort et la participation financière complémentaire à celle de l'État des collectivités locales au programme d'investissement et de création de lignes à grande vitesse seront modulés en fonction des capacités financières de ces dernières, et ce, au titre des objectifs de solidarité et de cohésion nationale. Un indice de fragilité des territoires sera élaboré en concertation avec les collectivités locales pour déterminer la meilleure clé de répartition des financements entre État et collectivités locales.

M. Michel Teston. – Il importe de respecter les capacités financières respectives des différentes collectivités, d'autant que les investissements en infrastructures ferroviaires sont de la compétence de l'État.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je partage votre souci. A la condition que vous acceptiez de substituer « territoriales » à « locales », la commission vous donnera un avis de sagesse.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – La méthode pose problème, car il n'existe pas de clé de répartition imposée aux collectivités. Du reste, le principe de libre administration l'interdirait !

Les discussions sur la répartition du financement se passent plutôt entre collectivités qu'avec l'État. L'intérêt, pour telle ou telle collectivité, peut être crucial. Pourquoi privilégier cet indice sur d'autres critères comme le désenclavement ? J'ajoute qu'une commune riche peut ne pas vouloir financer un projet, il n'y a pas lieu de faire pression sur elle.

M. Michel Teston. – Je ne remets pas en cause la libre administration des collectivités. Mais ne demandons pas des sommes importantes aux collectivités qui ont peu de moyens.

Je rectifie l'amendement dans le sens suggéré par la commission.

M. Bruno Sido, rapporteur. – A titre personnel, les explications du ministre m'ont convaincu. Et j'ajoute que deux LGV ont été construites sans participation des collectivités : ne gravons pas dans le marbre leur contribution au financement de telles infrastructures.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – On ne pourra plus construire d'infrastructures avant d'avoir élaboré avec les collectivités un indice de fragilité : cela est bien dangereux... Je vous propose de trouver une formulation adéquate durant la navette pour prendre en considération la fragilité de certains territoires.

M. Michel Teston. – Paris-sud-est et la ligne Atlantique ont été construites sans contribution des collectivités. Mais ne faisons pas l'autruche : ces dernières seront désormais toujours sollicitées. Nous souhaitons une juste répartition des efforts financiers. Je remercie le ministre pour sa proposition.

L'amendement n°292 est retiré.

M. le président. – Amendement n°290, présenté par M. Teston et les membres du groupe Socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - D'ici 2015, les points noirs de bruit les plus dangereux pour la santé liés à des infrastructures routières, autoroutières ou ferroviaires seront supprimés.

M. Michel Teston. – Supprimer les nuisances sonores les plus dangereuses pour la santé correspond à une demande sociale forte. Pas moins de 400 000 logements sont concernés. La France est en retard dans le respect des impératifs communautaires. En particulier, sa réglementation prend en considération le bruit moyen sur 24 heures...

M. Bruno Sido, rapporteur. – M. Teston a lu le projet de loi, il a donc vu que l'article 36 lui donnait entière satisfaction ; il peut donc retirer cet amendement.

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

M. Michel Teston. – Dans l'article 36, il est question d'inventorier, pas de supprimer.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission – Mais si ! Je lis : « Les plus préoccupants pour la santé feront l'objet d'une résorption dans un délai maximal de sept ans ». Vous êtes entièrement satisfait, soyez rassuré.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Et l'article 40 en prévoit le financement.

M. Michel Teston. – Si le président de la commission m'en donne l'assurance... Rendez-vous dans sept ans, pour ceux d'entre nous qui seront encore là !

L'amendement n°290 est retiré.

L'article 11, modifié, est adopté.

Article 12

I. - Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. A cet effet,

L'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. L'État encouragera également le transport par câble. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées.

L'État se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre à 130 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre en 2020 avec notamment la mise en place d'éco-pastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.

La France s'engage à défendre l'objectif communautaire de 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre d'ici à 2012 pour les véhicules particuliers neufs.

Les véhicules de collection ou de compétition dans le cadre d'une compétition ne sont pas concernés par cette obligation de respect d'un seuil d'émissions de dioxyde de carbone, ni par l'éco-pastille. La perte de recettes pour l'État 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.

L'État soutient et promeut les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, en veillant à ce que ces innovations concourent également à la réduction des polluants locaux, comme les particules ou les oxydes d'azote. Il mettra en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes. Il favorisera les recherches sur des véhicules utilisant des matériaux plus sûrs et plus légers. Il incitera les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises disposant d'un parc automobile à usage professionnel important à procéder à des achats groupés de tels véhicules.

En lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route, l'État mettra en place un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement, notamment dans le cadre de la formation des nouveaux conducteurs.

II. - Les collectivités territoriales ont souhaité développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 kilomètres et contribuer, avec l'État, au désenclavement des quartiers sensibles. Le coût de l'accélération de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements hors Ile-de-France.

L'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au

regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants. Il pourra aussi apporter une aide sous forme de prêts bonifiés.

Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront également s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, et la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.

Pour favoriser une gouvernance renforcée en matière de coopération transport à l'échelle des aires métropolitaines, et la meilleure cohérence possible du système de transports collectifs urbains et périurbains sur les grands bassins de vie, des expérimentations pourront être mises en place permettant aux autorités organisatrices des transports concernées de confier à un syndicat mixte, autorité métropolitaine de mobilité durable, des compétences élargies en termes d'organisation et de coordination des transports collectifs sur un territoire.

Un programme de transports en commun en site propre sera défini et mis en œuvre outre-mer avec le soutien de l'État et en partenariat avec les collectivités territoriales.

M. Michel Teston. – Là encore, il est possible de souscrire aux objectifs affichés. Qui, en effet, pourrait être opposé à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou, de manière plus générale, à la diminution de la pollution ? Il s'agit ici d'encourager et de soutenir les plans de déplacements, le covoiturage et l'auto-partage. L'État se veut volontariste en « encourageant » et en « soutenant ». Je donne acte au Gouvernement de l'inscription dans la loi d'objectifs chiffrés en matière d'émission de dioxyde de carbone. L'État s'engage à hauteur de 2,5 milliards d'ici 2020 pour soutenir la création de transports en commun en site propre.

Les objectifs de cet article sont louables mais, encore une fois, la rédaction laisse perplexe. L'État s'engage, certes, mais à soutenir et encourager. Soit, mais selon quelles modalités ? Peut-on espérer un engagement financier de l'État ? Le prochain budget de la recherche traduira-t-il ce soutien ?

Au-delà de la rédaction incantatoire du texte, l'engagement financier de l'État en matière de transports collectifs n'est à la hauteur ni des besoins, ni des ambitions du Grenelle. Le Gouvernement annonce un financement à hauteur de 2,5 milliards pour les transports en commun en site propre alors que les besoins sont estimés à plus de 18 milliards hors Ile-de-France et autant pour celle-ci. On peut donc être sceptique quant à la réalisation effective de tous ces projets.

Compte tenu de ces incertitudes, nous vous proposerons un amendement ayant pour objectif d'inscrire dans la loi que les autorités organisatrices de transport qui se verront attribuer des compétences devront aussi se voir attribuer les moyens nécessaires à leur exercice.

Nous souhaitons aussi que soit mis à l'étude un plan de développement du covoiturage qui constitue la meilleure réponse dans les zones mal couvertes par les transports publics.

Nous proposerons également un prêt à taux zéro écologique pour l'achat d'un véhicule peu polluant ou encore la modulation des péages autoroutiers en fonction de la pollution des véhicules.

Vous l'aurez compris, nous vous proposerons des mesures concrètes, et pas seulement de belles intentions.

L'amendement n°758 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°297, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

d'une charte des usages

par les mots :

d'un code

M. Daniel Raoul. – La notion de « code de la rue », largement portée par les collectivités locales et les associations, est beaucoup plus ambitieuse que celle de « charte ».

M. le président. – Amendement n°298, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées

par les mots :

et les moyens nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribués

M. Daniel Raoul. – Cet article annonce une réforme des compétences des autorités organisatrices de transport urbain pour en faire des autorités organisatrices de la mobilité. Nous voulons bien vous donner, une fois encore, acte, mais à condition que les solutions qui recueillent depuis des années le consensus des techniciens soient mises en œuvre rapidement.

Nous savons tous qu'il suffirait de rapprocher le statut des communautés d'agglomération de celui des communautés urbaines, plus intégrées dans les compétences stratégiques, pour atteindre un minimum

de cohérence sur les politiques liées à la mobilité. Qu'en est-il réellement dans ce texte ? Et dans le Grenelle II ?

Nous savons tous aussi que la réforme attendue concernant la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sur voirie est prête : nous la voyons arriver dans le Grenelle II. C'est pourquoi nous vous proposons d'ajouter qu'il faudra accompagner cette réforme des compétences par de nouveaux moyens, notamment financiers.

M. le président. – Amendement n°301 rectifié, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

L'État étudiera la possibilité que les collectivités locales et les autorités organisatrices de transports urbains instituent une taxe sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant d'un projet de réalisation d'infrastructures de transports collectifs.

M. Roland Courteau. – Cet amendement vous propose d'étendre la réflexion sur le financement des transports urbains à une dimension que nous connaissons bien au Sénat : la valorisation de la plus-value immobilière.

L'article 1529 du code général des impôts prévoit que les communes peuvent, sur délibération du conseil municipal, instituer une taxe forfaitaire sur la cession à titre onéreux de terrains nus qui ont été rendus constructibles du fait de leur classement par un plan local d'urbanisme ou par un document d'urbanisme en tenant lieu dans une zone urbaine ou dans une zone à urbaniser ouverte à l'urbanisation ou par une carte communale dans une zone constructible. Nous souhaitons que soit mise à l'étude la faculté, pour les groupements responsables en matière de transport, d'instituer une telle taxe pour profiter de la valorisation des terrains aux abords des lignes de transport en commun en site propre.

Cette idée doit pouvoir séduire certains de nos collègues de la majorité : l'an passé, M. Revet a proposé, dans l'article 5 de sa proposition de loi relative à l'urbanisme, au logement locatif social et à l'accession à la propriété, de rendre automatique cette taxe forfaitaire, sauf délibération contraire de la commune. J'imagine qu'aujourd'hui, il ne verrait pas d'inconvénient à ce que, d'ici le Grenelle II, soient réalisées des simulations supplémentaires pour nous éclairer sur les modalités d'une telle extension.

Il se trouve en effet que les études manquent quelque peu. Seuls de rares agences d'urbanisme et regroupements de notaires disposent de données sur le renchérissement du foncier et de l'immobilier lié à l'arrivée d'un tramway par exemple. En adoptant cet amendement, nous pourrions mobiliser les services de la direction générale des impôts pour construire un

dispositif qui mettrait enfin la rente foncière au service de l'intérêt général.

M. Bruno Sido, rapporteur. – « Code » serait beaucoup plus normatif que « charte » mais j'en ignore la portée et le contenu exacts. Qu'en pense le Gouvernement ?

L'amendement n°298 est en partie satisfait par l'amendement n°50 de la commission mais il est plus précis et s'inscrit dans la philosophie générale de l'Acte II de la décentralisation. Nous y sommes donc favorables.

La commission s'est toujours prononcée dans le même sens que l'amendement n°301 rectifié : en 1998, par Gérard Larcher, en 2004 par M. Repentin, en 2008 par M. Grignon.

Cette mission d'information est allée plus loin en proposant de réformer la taxe forfaitaire pour financer *a posteriori* les infrastructures de transport. La commission est donc favorable à cet amendement -le Gouvernement a déjà engagé la réflexion-, mais souhaiterait qu'on parle de collectivités « territoriales » et non « locales ».

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Le terme de charte renvoie plus à une négociation, il est plus positif qu'une codification normative : le Gouvernement est réservé sur l'amendement n°297. Il n'y a pas de transfert de l'État vers les collectivités mais entre les collectivités, d'où la réserve du Gouvernement sur le 298. L'amendement n°301 rectifié est plus complexe. On sait bien que des infrastructures importantes peuvent modifier la valeur d'un territoire, aussi le Premier ministre a-t-il demandé à Gilles Carrez d'y réfléchir avant le prochain budget. Il rendra donc avant la fin de l'année son rapport sur ce sujet qui concerne les finances locales. Attendons-le et évitons le télescopage que provoquerait la demande d'études surabondantes. *A priori* favorable, le Gouvernement exprime donc sans drame un avis défavorable.

M. Daniel Raoul. – La notion de code de la rue a été introduite par votre prédécesseur en 2006 : nous ne faisons -une fois n'est pas coutume- qu'accompagner une demande gouvernementale. Confrontés à des conflits d'usage, par exemple lorsqu'ils ouvrent des pistes cyclables à contresens, les maires aimeraient pouvoir appuyer leurs arrêtés sur un code comme cela se fait en Belgique, où cela marche très bien. Je maintiens l'amendement n°297 mais retire le 298.

L'amendement n°298 est retiré.

M. Roland Courteau. – Nous maintenons l'amendement n°301 rectifié mais en le corrigeant pour écrire collectivités « territoriales », comme le demande le rapporteur.

L'amendement n°297 n'est pas adopté.

L'amendement n°301 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°299, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Un plan de développement du covoiturage sera étudié. Il visera notamment à apporter la sécurité juridique nécessaire au développement de cette activité. Il étudiera également la possibilité de mettre en place des dispositifs visant à l'encourager.

M. Didier Guillaume. – Les jeunes qui viennent de quitter notre tribune sont les premiers utilisateurs du covoiturage. Celui-ci se pratique en ville comme à la campagne, des entreprises l'intègrent dans leur plan de déplacement et des collectivités le subventionnent fortement. Cependant, même si la Loti le mentionne et que la loi Badinter lui est applicable, il ne pourra pas se développer autant qu'on l'espère si un cadre juridique ne définit pas le régime de responsabilité du conducteur et des passagers, non plus que le statut du tiers organisateur. Des entreprises hésitent à demander une habilitation comme entreprises de transport et, dans nos départements, les stations de France Bleu jouent un rôle de coordination. Cet amendement a donc pour but d'apporter la sécurité juridique indispensable pour tirer parti des marges de progression du covoiturage.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission avait donné un avis favorable sous réserve d'une rectification et de ne conserver que la deuxième phrase, qui a trait à la sécurité juridique.

M. Didier Guillaume. – Accepté.

M. le président. – Ce sera donc l'amendement n°299 rectifié :

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

L'Etat apportera la sécurité juridique nécessaire au développement du covoiturage.

L'amendement n°299 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°295 rectifié *bis*, présenté par Mme Laborde et MM. Collin, Barbier, Baylet, Fortassin, Mézard, Milhau et Plancade.

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

130 grammes

par les mots :

120 grammes

M. François Fortassin. – Je me fonde sur une déclaration du ministre d'État fixant cet objectif pour 2012 : nous sommes déjà en 2009...

M. Bruno Sido, rapporteur. – Avis extrêmement favorable à cet amendement, bien inséré dans

l'article 12 et qui réduira la pollution automobile. Le système du bonus-malus permettra-t-il d'atteindre cette ambition ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le bonus-malus a permis de réduire très sensiblement les émissions par les véhicules neufs mais le taux de renouvellement du parc est assez faible et c'est pourquoi nous avons repris le chiffre proposé par le groupe de travail. Sagesse.

M. Roland Courteau. – Nous avons déjà adopté une telle proposition en 2005 dans la loi d'orientation sur l'énergie.

Mme Marie-Christine Blandin. – Cela va dans le bon sens pour la planète mais aussi pour la compétitivité de l'industrie automobile à laquelle cet effort ouvrira des marchés.

M. Christian Cointat. – Je suis tout à fait d'accord pour qu'on affirme ainsi la référence et l'objectif.

L'amendement n°295 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°302, présenté par M. Bourquin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Compléter le troisième alinéa du I de cet article par une phrase ainsi rédigée :

L'État instaurera pour cela un prêt à taux zéro écologique pour l'achat d'un véhicule de catégorie A ou B, faiblement consommateur de carburant et émetteur de dioxyde de carbone, sous conditions de ressources.

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

... - La perte de recettes résultant pour l'État de l'instauration d'un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule propre est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Daniel Raoul. – Il s'agit de généraliser la prime à la casse et d'instaurer un prêt à taux zéro pour les véhicules propres.

L'amendement n°729 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le système de bonus-malus existant rencontre un franc succès. En outre, un prêt à taux zéro pour les véhicules propres pèserait sur les finances de l'État : l'article 40 pourrait s'appliquer... (*M. Daniel Raoul le conteste*) Avis défavorable.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – La question d'un prêt à taux zéro n'a pas été débattue avec les financeurs. Le bonus -jusqu'à 5 000 euros- et la prime à la casse sont déjà de puissants accélérateurs. Le principal problème aujourd'hui, c'est plutôt le *credit crunch* ! Il est difficile de cumuler les dispositifs. Nous allons étudier ces sujets mais en l'état, avis défavorable.

M. Daniel Raoul. – Je comprends le raisonnement du ministre. Notre objectif était aussi de soutenir l'industrie automobile, aujourd'hui sinistrée. Je suis conscient du danger qu'il y aurait à passer en deçà de 120 grammes. Je retire l'amendement mais il faudra résoudre ce problème.

L'amendement n°302 est retiré.

M. le président. – Amendement n°47, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

A la fin de la seconde phrase du deuxième alinéa du I de cet article, remplacer le mot :

cyclomoteurs

par le mot :

motocycles

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il s'agit d'imposer des objectifs en matière d'émission de CO₂ à tous les motocycles, terme générique qui englobe les cyclomoteurs.

L'amendement n°47, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°303, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de plages horaires, du taux d'occupation du véhicule, mais aussi du niveau d'efficacité énergétique des véhicules sera mise en place.

II - Compléter la première phrase du quatrième alinéa du même article par les mots :

, ni par la modulation du tarif des péages autoroutiers

Amendement n°304, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'État étudiera la mise en place de la modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de plages horaires, du taux d'occupation du véhicule mais aussi du niveau d'efficacité énergétique des véhicules.

M. Didier Guillaume. – A l'instar de ce qui a été décidé hier pour l'éco-redevance, nous proposons d'étudier une modulation des péages afin de favoriser le report sur les axes routiers, notamment les jours où les autoroutes sont surchargées. Il faudra se résoudre au doublement de l'A7 si l'on ne réduit pas le nombre de véhicules : les touristes hollandais en partance pour l'Espagne ou les camions qui vont au Luxembourg n'ont rien à faire dans la vallée du Rhône ! La construction d'un barreau Pézenas sur l'A75 ainsi

qu'une meilleure utilisation de l'A51 permettraient un report du trafic. Quand il y a trois centimètres de neige au sud de Lyon, tout est bloqué !

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission est favorable à l'amendement n°304 sous réserve d'une rectification rédactionnelle. Je vous propose de retirer l'amendement n°303.

M. Didier Guillaume. – D'accord.

M. le président. – Amendement n°304 rectifié, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

L'État étudiera la mise en place de la modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de plages horaires, du taux d'occupation des véhicules et de leur niveau d'efficacité énergétique.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – C'est très difficile mais nous sommes prêts à faire une étude sur le sujet.

L'amendement n°303 est retiré.

L'amendement n°304 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°48, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer le quatrième alinéa du I de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette disposition, introduite par les députés, dispense les véhicules de collection ou de compétition du respect d'un seuil d'émissions de CO₂ et de l'éco-pastille. De faible portée, elle réduit la lisibilité de la loi. En outre, sa rédaction n'est pas claire : l'obligation de respect d'un seuil d'émissions renvoie-t-elle aux discussions communautaires en cours ou à l'objectif que se fixe la France ? Les véhicules de collection ne sont concernés ni par les négociations communautaires ni par l'éco-pastille. Quant aux véhicules de compétition, notion qui n'existe pas dans le code de la route, ils payent l'éco-pastille dès lors qu'ils sont immatriculés.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Favorable.

Mme Marie-Christine Blandin. – C'est une excellente idée.

M. Daniel Raoul. – Les véhicules de compétition ne sont guère écologiques, certes, mais je suis réticent en ce qui concerne les voitures de collection... Pourquoi les tableaux de collection seraient-ils avantagés fiscalement et pas les voitures de collection ? (*M. le rapporteur s'exclame*) C'est une discrimination. Ne pourrait-on laisser les voitures de collection dans le texte ?

M. le président. – Pertinente suggestion.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'exonération des œuvres d'art en 1983 a été assez critiquée ! Reste

qu'il est mauvais de faire des exceptions. C'est normatif, cela n'a rien à faire dans ce texte.

M. Daniel Raoul. – Argument tiré par les cheveux !

M. le président. – Vous risquez de faire partir de France toutes les voitures de collection.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Pas du Mans !

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°48, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

M. le président. – La navette y mettra bon ordre.

M. Daniel Raoul. – Je l'espère bien !

M. le président. – Amendement n°508, présenté par Mme Payet et les membres du groupe UC.

I. - Après la deuxième phrase du cinquième alinéa du I de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

L'État mettra en place une politique incitative à l'acquisition de véhicules écologiques, notamment pour les catégories sociales les moins aisées.

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

... - La perte de recettes résultant pour l'État de la mise en place d'une politique incitative à l'acquisition de véhicules écologiques est compensée par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Anne-Marie Payet. – Ce sont les moins aisés qui possèdent les voitures les plus anciennes et les plus polluantes, dont la consommation d'essence grève leur pouvoir d'achat. Il faut un dispositif spécifique, sous condition de ressources, pour aider le plus grand nombre à acquérir un véhicule plus propre.

L'amendement n°364 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Quelle serait la nature de cette politique incitative ? S'il s'agit du prêt à taux zéro, il est déjà voté. Avis défavorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Défavorable.

L'amendement n°508 est retiré.

M. le président. – Amendement n°504, présenté par M. Biwer et les membres du groupe UC.

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

Une politique d'incitation à l'éco-entretien des véhicules automobiles nécessaire pour maintenir les véhicules à leur niveau nominal d'émissions polluantes, sera mise en œuvre par l'État en coordination avec les professionnels de l'automobile.

M. Daniel Soulage. – Au fur et à mesure de leur utilisation, nombre de véhicules dérivent de leurs caractéristiques nominales d'émissions de CO₂ et de

consommation sans que le propriétaire en ait conscience. La prime à la casse permettra de dégager les véhicules les plus anciens, à condition que les automobilistes aient la volonté et les moyens de s'en séparer.

Nous proposons des mesures favorisant l'entretien du parc automobile en circulation afin de réduire significativement la consommation et donc les émissions de CO₂.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement a le même objet que le n°49 de la commission, mais comme il est appelé avant, je retire le mien.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avis favorable. Il faut encourager l'éco-entretien pour réduire la pollution.

L'amendement n°504 est adopté.

L'amendement n°49 est retiré.

M. le président. – Amendement n°731, présenté par M. Nègre.

Après l'avant-dernier alinéa du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les collectivités territoriales favoriseront la mise en place du disque vert en stationnement payant.

Il n'est pas défendu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je le reprends. La ville de Bordeaux teste depuis le 1^{er} octobre un nouveau dispositif, le disque vert, qui favorise les utilisateurs de véhicules propres en leur accordant une heure et demie de stationnement gratuit. Les véhicules concernés sont ceux qui utilisent le gaz naturel ou le gaz de pétrole liquéfié ou l'énergie électrique, ainsi que les voitures hybrides ou encore les véhicules auto-partage à la condition d'être identifiables.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Dès lors que c'est expérimental, avis favorable.

L'amendement n°731 rectifié est adopté.

M. Daniel Raoul. – Comment la commission peut-elle reprendre un amendement dont le signataire est absent ?

M. le président. – La commission est souveraine dans un débat et son droit de déposer des amendements n'est pas limité dans le temps.

M. Daniel Raoul. – Je comprends qu'elle puisse reprendre un amendement retiré mais pas un amendement non défendu.

M. le président. – C'est comme si elle déposait un nouvel amendement.

L'amendement n°733 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°305, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. - Remplacer les deux premiers alinéas du II de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Hors Ile-de-France, l'État apportera des aides d'un montant de 2,5 milliards d'euros pour la création de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs en sites propres d'ici 2020 pour un investissement total de 18 milliards d'euros. L'État pourra apporter une aide complémentaire sous forme de prêts bonifiés.

II. - Remplacer les deux derniers alinéas du même II par un alinéa ainsi rédigé :

Ils devront améliorer de façon substantielle la desserte des quartiers sensibles et comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.

M. Daniel Raoul. – La mise en place de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de transports en commun en sites propres émane d'une volonté collective des différentes parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Il n'est donc pas adéquat d'indiquer que ce programme relève de la seule volonté des collectivités. En outre, l'amendement précise les chiffres annoncés et offre plus de garanties sur l'échéance de mise en œuvre.

M. le président. – Amendement n°50, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

A. - Rédiger comme suit le premier alinéa du II de cet article :

Le développement des transports collectifs revêt un caractère prioritaire dans les zones périurbaines et urbaines. Il contribue au désenclavement des quartiers sensibles dans le cadre du plan Espoir-banlieue.

B. - Au début du deuxième alinéa du même II, ajouter la mention :

III. -

C. - Remplacer le deuxième alinéa du même II par deux alinéas ainsi rédigés :

Hors Ile-de-France, il est prévu de développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 kilomètres. Le coût de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements.

Dans un premier temps, l'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants. Privilégiant les projets économes en deniers publics, il pourra également apporter une aide sous forme de prêts bonifiés et s'engage à accompagner les collectivités dans la mise en place de dispositifs de financement adaptés.

M. Bruno Sido, rapporteur. – D'abord, la décision de créer 1 500 km supplémentaires de TCSP n'a pas été prise uniquement par les collectivités territoriales mais repose sur un consensus entre les cinq collèges du Grenelle. Ensuite, l'État doit encourager les collectivités territoriales à sélectionner des projets sobres et économes. Bien entendu, le développement des transports en commun en site propre est une bonne chose. Mais certains projets semblent trop dispendieux et pèsent sur les finances locales. L'État récompenserait ainsi les collectivités locales qui choisissent des projets peu luxueux par des prêts bonifiés, ce qui apparaîtrait comme un double dividende pour ces collectivités. Enfin, l'État doit s'engager fermement à explorer diverses pistes de financement complémentaires. Le Comop 7, consacré aux transports urbains et périurbains, a notamment émis les propositions suivantes : versement de transport au profit des communes touristiques ; majoration des taux de versement transport dans les communes de 100 000 habitants réalisant un transport en commun en site propre ; réflexion sur l'instauration de péages urbains dans les villes volontaires.

M. le président. – Sous-amendement n°787 à l'amendement n°50 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste.

I. - Rédiger comme suit la seconde phrase du second alinéa du A de l'amendement n°50 :

Ils devront améliorer de façon substantielle la desserte des quartiers sensibles et comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.

II. - Après le mot :

propre

rédiger comme suit la fin de la première phrase du deuxième alinéa du C du même amendement :

à hauteur de 1 500 kilomètres

M. Daniel Raoul. – Déjà défendu.

M. le président. – Sous-amendement n°789 à l'amendement n°50 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Muller.

A la fin de la première phrase du dernier alinéa du C de l'amendement n°50, après les mots :

l'extension

insérer les mots :

et à la modernisation

M. Jacques Muller. – La modernisation -notamment l'électrification- de lignes ferroviaires déjà existantes est susceptible d'en développer efficacement l'attractivité. En témoigne ainsi le succès des tram-trains chez nos voisins européens, qui drainent de nombreux usagers pour leurs déplacements périurbains. En outre on privilégierait

ainsi des projets économes des deniers publics puisque les voies sont déjà existantes. Le ministre Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse, a mis un œuvre un tel projet mais, faute de crédits, celui-ci a été arrêté à mi-parcours, délaissant ainsi une vallée vosgienne dont la conurbation imposerait pourtant qu'on le termine.

L'amendement n°727 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°300, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le troisième alinéa du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

L'État autorisera la mise en place d'une expérimentation de péage urbain dans les agglomérations où il n'existe pas de contournement routier et de plus de 100 000 habitants et au bénéfice des autorités organisatrices de transports urbains qui conduisent des projets de transports en commun en site propre conformément aux dispositions de l'article 72 de la Constitution.

M. Daniel Raoul. – Des expérimentations de péage urbain pourraient être autorisées là où n'existe pas de contournement autoroutier.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le n°305 ne reprend qu'une partie seulement de l'amendement n°50 de la commission. Il ne fait pas référence au fait que l'État doit privilégier les projets économes des deniers publics, ni qu'il s'engage à accompagner les collectivités dans la mise en place de dispositifs de financement adaptés. Retrait ou rejet.

Avis défavorable au sous-amendement n°787 qui ne mentionne pas de durée, ainsi qu'au sous-amendement n°789 qui ne mentionne pas d'ancienneté.

La réflexion sur l'opportunité de créer des péages urbains n'est toujours pas terminée mais je pense qu'il s'agit d'une idée judicieuse. Quelques modifications rédactionnelles pourraient être apportées au n°300 sur lequel je demande l'avis du Gouvernement.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Retrait du n°305 qui est redondant et ne reprend qu'une partie du n°50.

Avis favorable au n°50 mais on pourrait préciser par sous-amendement que le désenclavement des quartiers sensibles passe « notamment » par le développement de ces transports. (*Marque d'assentiment du rapporteur*)

Avis défavorable au sous-amendement n°787, redondant et qui ne va pas aussi loin que l'amendement de la commission, ainsi qu'au sous-amendement n°789 parce que notre priorité est bien de créer des lignes nouvelles.

Le Gouvernement est favorable au principe défendu par l'amendement n°300 mais défavorable à

sa rédaction. La mise en place de péages doit se faire en concertation avec les communes périphériques ; l'expérience de Stockholm a réussi pour cette raison, le résultat de celle de Londres est plus ambigu.

M. Daniel Raoul. – Je retire le sous-amendement n°787 au profit de l'amendement de la commission.

Le sous-amendement n°787 est retiré.

M. Didier Guillaume. – Il faut expérimenter les péages urbains. Que le Gouvernement nous propose une rédaction différente...

M. Jean-Paul Émorine, président de la commission. – Il y aura une deuxième lecture...

M. Jacques Muller. – Je maintiens mon sous-amendement n°789. L'amendement n°50 privilégie les projets économes en deniers publics ; or construire une nouvelle ligne coûte à l'évidence plus cher que moderniser une ligne existante.

M. Daniel Raoul. – Nous devrions réserver le vote de l'amendement n°300 jusqu'à ce qu'une rédaction plus satisfaisante soit élaborée... (*M. le rapporteur et Mme la ministre donnent leur accord*)

Le vote sur l'amendement n°300 est réservé.

L'amendement n°305 est retiré.

Le sous-amendement n°789 n'est pas adopté.

L'amendement n°50 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°306, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - De nouveaux outils de financement seront mis à disposition des collectivités.

M. Daniel Raoul. – Texte même.

L'amendement n°734 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'amendement est satisfait par celui de la commission.

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

L'amendement n°306 est retiré.

M. le président. – Amendement n°307, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique.

Mme Odette Herviaux. – Les communes touristiques font face à des besoins accrus en matière de transport pendant les périodes de forte fréquentation, qu'il s'agisse des déplacements des

touristes ou de ceux des saisonniers. Les modalités d'intégration des communes pourront être définies lors du Grenelle II. Un très grand nombre de sites sont potentiellement concernés ; il y a urgence.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Dans le contexte actuel, le Gouvernement ne souhaite pas alourdir les charges des entreprises. Avis défavorable.

L'amendement n°307 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°308, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Des majorations spécifiques du taux plafond du versement transport seront également rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un transport collectif en site propre.

M. Daniel Raoul. – Nous déclinons la même idée : les collectivités ont besoin de moyens supplémentaires.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission suivra l'avis du Gouvernement.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Même avis qu'à l'amendement précédent.

M. Didier Guillaume. – Quand la population d'une commune passe de 10 000 à 150 000 habitants, les difficultés de transport augmentent. J'entends bien l'argument du Gouvernement mais je ne crois pas que le relèvement du taux du versement transport pendant deux mois pose de gros problèmes aux entreprises. C'est avant tout affaire de volonté politique.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commune tire plus d'avantages que d'inconvénients de son caractère touristique...

L'amendement n°308 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°309, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Les régions pourront mettre en place un versement transport en dehors des périmètres de transport urbains pour financer le développement des services régionaux de transport collectif.

M. Daniel Raoul. – Toujours la question du financement des transports urbains et interurbains ; nous pensons particulièrement au développement des TER et à la réaffectation de certaines lignes.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Avis défavorable.

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

M. Didier Guillaume. – *In fine*, les collectivités territoriales seront davantage taxées et on leur en demandera plus. Beaucoup ont déjà du mal à boucler leur budget. Nous souhaitons que le financement des transports collectifs soit partagé avec les entreprises.

L'amendement n°309 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°310, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Dans les communes membres d'une autorité organisatrice de transports urbains, la participation pour voirie et réseaux pourra être étendue au financement de ces modes de transports.

M. Roland Courteau. – Cette disposition a été adoptée à l'Assemblée nationale afin de faire participer les propriétaires au financement des systèmes de transport desservant les zones les moins denses du territoire. Il est rare que les parlementaires se préoccupent du transport en milieu diffus ou en zone de montagne, où seuls les services à la demande apportent une réponse adaptée. Les députés socialistes s'étaient inquiétés de savoir si la ressource irait aux autorités organisatrices ou à la commune ; nous répondons à cette inquiétude.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Il s'agit de la reprise du dispositif de l'article 8 bis, que le Sénat a supprimé à l'initiative de la commission. Outre que le périmètre de la PVR n'est pas pertinent pour le financement des infrastructures de transport, son extension pourrait dissuader ceux qui voudraient s'installer à proximité de ces dernières. Avis défavorable.

L'amendement n°310, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Le vote sur l'article 12 est réservé jusqu'après celui de l'amendement n°300.

L'amendement n°735 n'est pas soutenu.

M. le président. – Je salue la présence dans nos tribunes de jeunes gens intéressés par l'environnement qui viennent des Yvelines et de la Sarthe.

Article 13

En Ile-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. A cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice. La procédure du débat public aura lieu en 2009 sur le projet de rocade dans sa totalité. En outre, il conviendra de supprimer l'interdiction de trafic local, en particulier sur le territoire du pôle de Roissy-Charles de Gaulle.

Au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région et les établissements publics compétents pourront figurer le

prolongement de la ligne Eole vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie et des solutions à l'engorgement de la ligne 13 du métro parisien.

M. le président. – Amendement n°170, présenté par M. Caffet et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Rédiger comme suit cet article :

En Ile-de-France, un programme renforcé d'équipement en transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, de banlieue à banlieue et de banlieue vers Paris. A cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique, élément majeur du programme, sera lancé et conduit par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports.

Au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région, les collectivités territoriales d'Ile-de-France et les établissements publics compétents figureront, outre le projet de rocade structurante, le prolongement de la ligne Eole vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie et des solutions à l'engorgement de la ligne 13 du métro parisien. Les procédures de concertation préalable ou de débat public relatives à ces trois projets auront lieu en 2009.

L'État s'engage à développer des dispositifs de financement spécifiques pour la région francilienne.

M. Jean-Pierre Caffet. – La situation des transports collectifs en Ile-de-France est particulièrement préoccupante. Je ne m'attarderai pas sur la vétusté du matériel roulant ni sur la saturation de lignes telles la ligne 13 du métro ou le RER A. Je ne considère pas pour autant que les acteurs publics soient inactifs.

L'État apporte des financements complémentaires, par à-coups malheureusement, notamment pour le RER A, et les acteurs locaux ont mis au point l'ambitieux volet transport du contrat de projet État-région. Reste que l'Ile-de-France souffre d'un manque de liaisons de banlieue à banlieue alors que la majorité des déplacements se font justement de banlieue à banlieue. Nous nous réjouissons donc que le projet de « rocade structurante par métro automatique » soit élevé au rang de chantier prioritaire et le débat public lancé en 2009 par l'article 13 mais nous aimerions qu'il en soit de même pour les projets de décongestionnement de la ligne 13 et de prolongation de la ligne de RER Eole vers l'ouest, notamment la Défense. Ces projets, qui ont fait l'objet d'études approfondies, ont accumulé beaucoup de retard, non depuis cinq ans mais vingt ans, c'est dire que je ne pointe ici la responsabilité de personne... Enfin, des négociations étant en cours entre l'État et la région, nous nous contentons d'indiquer que l'État trouvera des financements spécifiques, conformément à la formulation retenue par la commission à l'amendement n°50. Il n'est ici question ni du

versement transport ni de la taxation des plus-values foncières sur les terrains valorisés par la présence de nouvelles infrastructures.

Cet amendement, par la modestie de sa formulation, peut recevoir un avis favorable du Gouvernement.

M. le président. – Amendement n°350 rectifié *ter*, présenté par M. Jacques Gautier, Mme Procaccia, M. Houel, Mme Bernadette Dupont, M. Béteille et Mme Debré.

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

, en complémentarité avec les autres projets d'infrastructures de transport déjà engagés dans le cadre du contrat de projets Etat-région

Mme Bernadette Dupont. – Les déplacements de banlieue à banlieue posent problème, M. Caffet l'a rappelé, les projets en cours doivent donc aboutir.

M. le président. – Amendement n°51, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer la dernière phrase du premier alinéa de cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission propose de rétablir l'interdiction de trafic local, autorisant le Stif à interdire à un exploitant de transport interurbain de transporter des voyageurs dans le périmètre des transports urbains, qui avait été supprimée par les députés. Tout d'abord, la suppression de l'ITL sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, qui avait motivé le dépôt de l'amendement à l'Assemblée nationale, a été fixée à avril 2009 après une concertation entre le Stif, Aéroport de Paris, la RATP, Veolia et Keolis. En outre, cette mesure, qui ralentirait exagérément le trajet de certains usagers, serait coûteuse pour le Stif qui devrait financer le nouvel exploitant et indemniser les exploitants en place pour cause de perte de trafic. Mieux vaut attendre la remise à plat du système de transports en commun en Ile-de-France rendue nécessaire par le règlement européen relatif aux services de transport de voyageurs de 2007.

M. le président. – Amendement n°702, présenté par M. About et les membres du groupe UC.

Compléter le premier alinéa de cet article par deux phrases ainsi rédigées :

Enfin, il conviendra de rénover le réseau RATP et SNCF francilien, de moderniser le matériel roulant, d'améliorer la ponctualité des trains et les conditions de transport des voyageurs. Il faudra permettre une information en temps réel, facilement accessible, sur les conditions de trafic sur l'ensemble du réseau, les retards et les suppressions de trains.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Il s'agit d'un amendement de bon sens. Si l'on veut réellement promouvoir une politique de transports ambitieuse et

« se déplacer en Ile-de-France en respectant l'environnement », pour reprendre le message d'accueil de la RATP sur son site, il faut s'en donner les moyens. A cause des problèmes à répétition sur les lignes A et B du RER, des millions de franciliens vivent une véritable galère quotidienne. A cause d'un rail cassé à la station Auber, le trafic sur la ligne A du RER à Paris a été totalement interrompu mercredi matin pendant près de trois heures sans que les usagers soient correctement informés. De même, le 13 janvier dernier, après un mois de perturbations quotidiennes sur le réseau SNCF et une partie du réseau RATP, la gare Saint-Lazare a été totalement fermée au public, paralysant la circulation des trains de banlieue et du RER A. Quelque 75 grévistes ont bloqué 450 000 personnes. Je recommande, au reste, à tous les sénateurs de province qui se déplacent souvent en train ou en taxi, de prendre le RER et le métro entre 6 et 9 heures du matin.

Mme Marie-Christine Blandin. – Je prends le RER tous les matins !

M. Yves Pozzo di Borgo. – Les voitures sont bondées, les retards nombreux... D'après une enquête, de nombreux franciliens préfèrent prendre leur voiture pour aller travailler, écouter la radio tranquillement dans les embouteillages plutôt que d'étouffer dans les transports en commun. Et puis, comment se justifier auprès de son employeur lorsque l'on arrive plusieurs fois par semaine en retard à cause de défaillance du système de transport ? Le nombre de voyageurs sur le réseau francilien dépasse le nombre des usagers des TGV sur l'ensemble du territoire. Entre 1999 et 2007, le trafic a augmenté de plus de 23 % sans que les moyens suivent : l'âge des trains serait de 23 ans, la vitesse des TER a diminué de 10 % par manque d'entretien du réseau. Conséquence, les retards se multiplient : le taux de ponctualité des transiliens est passé de 90,5 à 88 % entre 2007 et 2008 à en croire la RATP et la SNCF qui ne tiennent pas compte des trains annulés dans ces statistiques. Les usagers vivent d'autant plus mal ces difficiles conditions de transport que l'abonnement mensuel augmentera en juillet prochain. D'où l'urgence de doter l'Ile-de-France d'un réseau de qualité.

M. le président. – Amendement n°203, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

A ce titre, l'État s'engage à accompagner le syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, par la mise en place de dispositifs de financement adaptés, notamment par une évolution de la réglementation applicable au versement transport, à de nouvelles ressources fiscales, tout particulièrement la taxation de la valorisation des terrains découlant de projets d'infrastructures nouvelles et la taxation des bureaux.

Mme Évelyne Didier. – Nous voulons maintenir la compétence du Stif pour la définition des opérations et trouver de nouvelles sources de financement pour les transports. L'État refuse d'honorer ses engagements financiers : 100 millions pour les voies de bus d'Ile-de-France sur la période 2000-2006, plus de 300 millions au titre des nouvelles infrastructures depuis près de dix ans, 250 millions sur les travaux de tramway en Ile-de-France. Outre l'évolution du versement transport, nous reprenons une proposition du rapport d'information portant sur le fonctionnement et le financement des infrastructures terrestres de février 2008, celle de taxer la valorisation des terrains découlant des projets d'infrastructures nouvelles. Ce système, pratiqué dans d'autres pays, a été récemment introduit par la loi portant engagement national pour le logement sur les terrains rendus constructibles afin de financer l'aménagement des zones à urbaniser.

Il n'est pas anormal de ponctionner une partie de la rente foncière que se constitue ainsi le privé, pour financer des projets d'infrastructure importants.

M. le président. – Amendement n°52, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

L'État s'engage à développer des dispositifs de financement spécifiques pour la région francilienne.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ces financements spécifiques pourraient prendre la forme d'une taxation de la valorisation des terrains, d'une mise à jour du zonage et des taux des taxes sur l'immobilier, d'une contribution des aménageurs et des collectivités à l'équipement des secteurs bénéficiant de nouvelles infrastructures.

L'amendement n°170 envisage le lancement de la concertation préalable ou du débat public sur le projet de rocade, le prolongement de la ligne Éole et l'aménagement de la ligne 13 dès 2009. Est-ce réaliste ? Quel est l'avis du Gouvernement ?

Les trois mesures phare ne rentrent en effet pas dans le cadre des autres chantiers prévus par le contrat de plan État-région : favorable à l'amendement n°350 rectifié *ter*. Favorable également au n°702 : les événements récents de la gare Saint-Lazare montrent assez qu'il convient de disposer d'un système fiable d'information en temps réel sur les conditions du trafic.

L'amendement n°203 est satisfait par l'amendement n°52 de la commission, qui propose une rédaction plus générale et plus simple. Retrait ou rejet.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Défavorable à l'amendement n°170 : une concertation est en cours entre le Stif et le secrétaire d'État au développement de la région capitale. Ne préemptons pas ses conclusions.

Favorable aux amendements n°350 rectifié *ter*, n°51 et n°702. L'amendement n°203 est satisfait par l'amendement n°52 de la commission. Retrait ou rejet.

M. Jean-Pierre Caffet. – Je comprends mal l'argumentation du Gouvernement contre notre amendement n°170. Nous avons un contrat de plan État-région où figure le désengorgement de la ligne 13. J'avais donc la naïveté de penser que mon amendement ne posait aucun problème. Mais vous nous parlez maintenant d'une concertation. Est-ce à dire que l'État, par la voix de Christian Blanc, se dédit de ses engagements ? Je maintiens l'amendement.

L'amendement n°170 n'est pas adopté.

*L'amendement n°350 rectifié *ter* est adopté, ainsi que les amendements n°51 et 702.*

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°203, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.

L'amendement n°52 est adopté.

M. Jean-Pierre Fourcade – J'ai bien peur que ceux qui souscrivent à l'inscription du métro périphérique parmi les grandes priorités ne soient les victimes d'un marché de dupes. Je suis de ceux qui ont voté l'amendement de Mme Dupont. Il ne faudrait pas que, sous prétexte de se lancer dans une grande opération circulaire, on abandonne ce qui est en cours. Je souhaiterais, monsieur le ministre, avoir une garantie.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Vous l'avez.

M. Jean-Pierre Caffet. – Compte tenu du défaut de réponse du Gouvernement sur la question des transports en commun en Ile-de-France, nous ne voterons pas cet article.

L'article 13, modifié, est adopté.

La séance est suspendue à midi cinquante-cinq.

PRÉSIDENCE DE M. ROLAND DU LUART,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 15 heures.

Organisme extraparlémentaire (Candidatures)

M. le président. – M. le Premier ministre a demandé au Sénat de procéder à la désignation du sénateur appelé à siéger au sein de la Commission centrale de classement des débits de tabac. La commission des finances propose la candidature de M. Auguste Cazalet.

Cette candidature a été affichée et sera ratifiée, conformément à l'article 9 du Règlement, s'il n'y a pas d'opposition à l'expiration du délai d'une heure.

Dépôt d'un rapport

M. le président. – Monsieur le Premier ministre a transmis au Sénat le rapport sur la mise en œuvre de l'article premier de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat, relatif aux exonérations de charges sur les heures supplémentaires.

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

Grenelle de l'environnement (Suite)

Discussion des articles (Suite)

M. le président. – Nous reprenons l'examen de l'amendement n°300 à l'article 12, précédemment réservé. Monsieur Guillaume, quelle nouvelle rédaction proposez-vous ?

M. Didier Guillaume. – Il est difficile de trouver une rédaction qui convienne à la commission, au ministre et à nous-mêmes. Nous souhaitons inscrire dans ce projet de loi la possibilité d'une expérimentation. Nous pouvons mettre de côté l'idée des péages urbains, qui ne fait pas l'unanimité, mais il nous faut tenir compte de l'article 72 de la Constitution qui nous oblige à repasser devant le Parlement. Pouvons-nous ouvrir aux agglomérations qui le souhaitent la possibilité de procéder à cette expérimentation ?

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Le Gouvernement ne souhaite pas, pour des raisons sociales notamment, que des péages urbains soient brutalement imposés. Nous devons également tenir compte du principe de libre administration des collectivités locales. Conformément à l'esprit du Grenelle, nous sommes ouverts aux propositions innovantes touchant aux transports, je pense aux files favorisées par exemple, mais il n'est pas souhaitable d'introduire dans ce texte une déclaration fourre-tout qui ne pourrait que créer confusion et inquiétude... Si une agglomération, en concertation avec les communes limitrophes, propose un projet qui nécessite une adaptation législative, nous pourrions alors élaborer un texte *ad hoc*.

M. Didier Guillaume. – Je vous propose une nouvelle rédaction pour cet amendement : « L'État favorisera la mise en place d'expérimentations dans les agglomérations pour développer des solutions innovantes de financement des transports en commun en site propre dans les conditions prévues par l'article 72 de la Constitution. »

M. Bruno Sido, rapporteur. – Donnons-nous le temps de la réflexion et prévoyons d'examiner cette proposition lors de la seconde lecture.

M. Didier Guillaume. – Je retire l'amendement pour que nous l'étudiions en commission.

L'amendement n°300 rectifié est retiré.

L'article 12, modifié, est adopté.

Article 13 bis

L'article L. 642-3 du code du patrimoine est ainsi modifié :

1° A la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « la région » sont remplacés par les mots : « le département », et les mots : «, après avis de la section de la commission régionale du patrimoine et des sites, » sont supprimés ;

2° La dernière phrase du deuxième alinéa est ainsi rédigée :

« Un décret en Conseil d'État détermine le délai de saisine du représentant de l'État dans le département ainsi que le délai dont il dispose pour émettre son avis. » ;

3° L'avant-dernier alinéa est supprimé ;

4° Au dernier alinéa, les mots : « préfet de région » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ».

Mme Odette Herviaux. – C'est avec beaucoup de bonne volonté et de passion que j'exprimerai, au nom du groupe socialiste et de la commission des affaires culturelles, notre attachement aux amendements de suppression de cet article. Voilà en effet qui ajoute au mauvais coup porté il y a quelques jours, lors de l'examen de la loi de relance de la construction, aux architectes des Bâtiments de France dont les avis ne s'imposent plus pour les travaux réalisés dans les zones protégées. Nous nous sommes battus contre cette modification, mais en vain ! Si un maire peut, dans certains cas, ne pas tenir compte de cet avis, son respect est indispensable pour assurer la protection du patrimoine que certains élus réclament.

Afin de permettre aux aménageurs de construire ou d'engager des travaux dans des zones protégées, on voudrait assouplir encore la procédure applicable. Les possibilités de recours contre les autorisations octroyées ne se feraient plus devant le préfet de région mais au niveau départemental. L'indépendance de l'autorité rendant la décision sera donc plus contestable, d'autant plus que l'avis de la section régionale de la Commission du patrimoine et des sites constituait une garantie absolue pour la protection du patrimoine. Désormais, seule la logique économique et libérale de l'aménagement prévaudra.

Et pour couronner le tout, on entend supprimer le pouvoir du ministre de la culture d'évoquer un dossier instruit par les architectes des Bâtiments de France ou le préfet du département... Cette mesure reflète une

vision de la culture qui conditionne les projets culturels à des critères de rentabilité. Une telle politique est menée depuis un an et demi, conformément à la lettre de mission adressée par le chef de l'État à Christine Albanel au mois d'août 2007. Notre patrimoine monumental et naturel est gravement menacé et l'exception culturelle à la française ne sera bientôt plus qu'un vague souvenir. J'espère que les sénateurs montreront qu'ils ne sont pas seulement des aménageurs, mais savent aussi veiller au bien commun des Français que beaucoup, à l'étranger, nous envient encore.

L'amendement n°403 est un amendement de repli.

M. le président. – Amendement n°53, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La disposition prévue par l'article 13 bis est sans doute justifiée sur le fond mais n'a pas sa place dans ce projet de loi de programmation. Il serait plus cohérent de l'examiner, dans le prolongement du plan de relance, avec le texte du Grenelle II.

M. le président. – Amendement identique n°611 rectifié, présenté par M. Dauge et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Mme Odette Herviaux. – Il est défendu.

L'amendement n°53, identique à l'amendement n°611 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 13 bis est supprimé.

L'amendement n°403 devient sans objet.

Article 14

L'article 3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« La politique des transports de personnes et de marchandises assure le développement des modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Elle tient compte non seulement des coûts économiques mais aussi des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers, qui s'attachent à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport. Elle prend une forme multimodale intégrée. » ;

2° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Elle veille à ce que le développement de la concurrence dans chacun des modes de transport se fasse sans discrimination, en mettant en place les outils de régulation nécessaires et en garantissant leur bon fonctionnement. » ;

3° Après le quatrième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle donne la priorité, pour le transport des voyageurs, au développement de l'usage des transports collectifs et, pour le transport des marchandises, au développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, maritime et plus particulièrement du cabotage. » ;

4° Au début du cinquième alinéa, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Elle prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. »

M. le président. – Amendement n°404, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Dans la première phrase du troisième alinéa de cet article, après le mot :

environnement

insérer les mots :

, en particulier des milieux aquatiques

M. Roland Courteau. – Il faut mentionner les milieux aquatiques dans la loi, car les infrastructures routières ou ferroviaires parcourant le fond des vallées, par exemple, peuvent occasionner des nuisances pour les cours d'eau, les annexes fluviales et les zones humides adjacentes.

Les transports fluviaux ont à l'évidence une incidence directe pour les cours d'eau.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La commission est défavorable à cet amendement redondant, donc superfétatoire.

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

M. Daniel Raoul. – Redondant et superfétatoire : quel pléonasma ! (*Rires.*)

L'amendement n°404 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°204, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le second alinéa du 3° de cet article par les mots :

qui répondent de l'intérêt général

Mme Évelyne Didier. – Conformément au point 1.2.5 des conclusions du Grenelle de l'environnement, il faut inscrire dans la Loti le caractère d'intérêt général du fret ferroviaire, maritime et fluvial.

Curieusement, ce texte d'orientation en faveur des modes vertueux de transport omet la notion de « services d'intérêt général ». La rupture drastique proposée en ce domaine poursuit pourtant un but d'intérêt général.

Se voulant vertueuse au plan européen, la France doit inscrire cette notion chère aux Français et qui figure dans le traité de Rome.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous avons déjà entamé le débat sur les services d'intérêt général, que le Gouvernement s'est engagé à poursuivre.

Avis défavorable.

L'amendement n°204, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°205, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

...° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. A cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement de covoiturage, du service de mise à disposition de véhicules pour un usage temporaire, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'un code de la rue. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable, telles que la gestion du stationnement, de la voirie, la mise en place de péages urbains, seront attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains. »

Mme Évelyne Didier. – Nous proposons d'inscrire dans la Loti la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des pollutions et des nuisances, grâce à des dispositions spécifiques aux zones urbaines et périurbaines en matière de plans de déplacements, de covoiturage, d'auto-partage ou d'un code de la rue. Nous souhaitons ajouter le principe de l'action positive de l'État.

Enfin, les autorités organisatrices de transports urbains devraient disposer des compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable.

Je sais que le projet de loi Grenelle II apportera des précisions, notamment en matière de planification locale des modes de transport et d'auto-partage, mais aucune disposition ne précisera les compétences dont disposeront les autorités organisatrices de transport pour définir une politique globale de mobilité durable.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cela reviendrait à intégrer dans la Loti le premier alinéa du I de l'article 12, ce qui alourdirait le texte. Qu'en pense le Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Il est défavorable à cet amendement, satisfait par l'article 12 du projet de loi, qui mentionne aussi les compétences des autorités organisatrices de transport dans les zones urbaines ou périurbaines.

L'amendement n°205 est retiré.

L'amendement identique n°732 n'est pas soutenu.

L'amendement n°736 n'est pas soutenu.

L'article 14 est adopté.

Article 15

Les deuxième et troisième alinéas de l'article 4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 précitée sont remplacés par treize alinéas ainsi rédigés :

« Un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

« Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

« a) A l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, et d'un réseau fluvial ;

« b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;

« c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

« Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

« Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.

« Ce schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes, qui constitue une révision du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003, sera réalisé en 2008 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. Il évaluera globalement la cohérence et l'impact de tout projet sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. De la même façon, il établira et évaluera une programmation régionale des infrastructures de transport. La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration des services, de la maintenance et l'exploitation des réseaux existants.

« Il est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

« Pour la réalisation de ces objectifs, l'État et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales pourront passer des contrats pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions.

« A titre expérimental, un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé des représentants du Parlement, des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et des représentants de la société civile.

« Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi et précise les modalités de ce suivi.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État qui détermine notamment les modalités de l'évaluation de cette expérimentation. »

M. le président. – Amendement n°54, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Rédiger comme suit cet article :

Les deuxième et troisième alinéas de l'article 4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 précitée sont remplacés par neuf alinéas ainsi rédigés :

« Un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

« Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

« a) A l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, et d'un réseau fluvial ;

« b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;

« c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

« Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

« Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.

« Il est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

« L'État et ses établissements publics gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales passent des contrats pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions. »

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet amendement se justifie par son texte même.

M. le président. – Sous-amendement n°405 à l'amendement n°54 de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Dans le troisième alinéa de l'amendement n°54, remplacer les mots :

des infrastructures de transport

par les mots :

de la mobilité durable

M. Michel Teston. – La dénomination « schéma national de la mobilité durable » fait droit aux thématiques liées aux infrastructures, mais aussi à celles liées aux services.

M. le président. – Sous-amendement n°409 à l'amendement n°54 de M. Sido, au nom de la commission, présenté par Mme Alquier et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le troisième alinéa de l'amendement n°54 par une phrase ainsi rédigée :

Il tient compte des projets des territoires, tels qu'ils figurent dans les schémas régionaux de développement durable des territoires, les schémas de cohérence territoriale ou tout autre document de planification territoriale et de leurs engagements en faveur de la compensation des nuisances induites par les projets d'infrastructures qui y figurent et contre l'étalement urbain.

M. Roland Courteau. – Nous voulons que l'aménagement du territoire soit mené de concert entre les collectivités locales et l'État. Mme Alquier tient particulièrement à cette disposition.

Les acteurs locaux expriment leur stratégie *via* des documents comme le schéma régional d'aménagement durable du territoire, le schéma de cohérence territoriale ou la charte du parc naturel régional.

A l'heure de décision, il faut aussi prendre en compte les incidences négatives de toute nouvelle infrastructure routière ou ferroviaire, qui diminue les espaces naturels et crée une barrière artificielle, sans oublier la pollution qui viendra.

Enfin, les projets doivent comporter des dispositions destinées à éviter l'étalement urbain, ce phénomène que l'on veut combattre mais que l'on favorise en réalité.

M. le président. – Sous-amendement n°407 à l'amendement n°54 de M. Sido, au nom de la

commission, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le troisième alinéa de l'amendement n°54 par deux phrases ainsi rédigées :

Les collectivités locales sont associées à l'élaboration du schéma national d'infrastructures de transport. Un décret précise les conditions de cette élaboration.

M. Michel Teston. – La rédaction du texte suggère que le schéma national est établi par l'État, un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeures étant mis en place à titre expérimental jusqu'en 2013.

Les collectivités, qui exercent des responsabilités essentielles en matière d'infrastructures et de transport, doivent être associées à l'élaboration du schéma national.

M. le président. – Sous-amendement n°406 à l'amendement n°54 de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Au début du dernier alinéa de l'amendement n°54, après le mot :

État

insérer les mots :

ou la collectivité territoriale compétente

M. Michel Teston. – En pratique, il s'agit d'autoriser les collectivités territoriales organisatrices de transport à signer des contrats d'objectifs pluriannuels avec RFF pour définir les cadres du service public adaptés à la situation locale.

M. le président. – Sous-amendement n°408 à l'amendement n°54 de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter l'amendement n°54 par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Après l'article 4 de la même loi, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art... - Un observatoire des transports est mis en place pour évaluer les modes de transport et les infrastructures au regard de la lutte contre le changement climatique. Il associe des représentants de l'État, des collectivités locales, des représentants d'autorités organisatrices de transports, des organisations syndicales, des organisations patronales et des organisations non Gouvernementales. Il a pour but d'évaluer les émissions selon une méthodologie commune, de permettre ensuite l'affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre des commandes et prestations de transport, et de réaliser des éco-comparateurs. Il sera promu à l'échelon européen. »

M. Michel Teston. – Conformément à l'engagement n°13 du Grenelle de l'environnement, consacré le 27 octobre 2007 par le Président de la

République, les travaux de l'Observatoire « énergie environnement transport » ont débuté depuis plus d'un an. Ils sont adossés à l'Ademe et sont appuyés par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (Medad). Le but est d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre et les prestations de transport selon une méthode commune afin d'élaborer des éco-comparateurs. Ultérieurement, la pollution de l'air et les nuisances sonores seront également prises en compte.

Nous devons inscrire ces principes dans la loi car certains membres du comité de pilotage de l'Observatoire s'opposent à l'affichage des émissions de gaz à effet de serre. (« Ah ! Ah ! » sur les bancs socialistes) Le rôle de l'Observatoire ne doit plus être mis en cause, notamment son pouvoir de proposer des mesures permettant d'atteindre un objectif collectivement défini.

M. le président. – Amendement n°342 rectifié, présenté par M. Antoinette et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après le sixième alinéa (c) de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« d) Pour les régions et collectivités d'outre-mer, améliorer le maillage des territoires dans une perspective à la fois de désenclavement, de préservation des espaces naturels et de développement durable.

M. Jean-Etienne Antoinette. – Que l'on ne se méprenne pas : je sais que de nombreuses compétences de l'État en matière de transport ont été transférées depuis 2004 aux collectivités territoriales, qu'il s'agisse des investissements, de l'organisation ou de la gestion. Cependant, je souhaite avoir des éclaircissements.

En effet, le schéma national des infrastructures de transport est déterminé par la direction des infrastructures de transport, dont les missions ont été fixées par le décret du 9 juillet 2008, qui la charge de planifier les grands projets d'infrastructures de transport routier, ferroviaire et de navigation intérieure, ainsi que les grands ports intérieurs ou maritimes et les plates-formes des aéroportuaires nationales, le tout avec le souci de limiter les nuisances et d'économiser l'espace. En outre, cette direction « définit les modalités de financement des projets d'infrastructure. »

L'article 11 énumère les tronçons programmés sur le territoire métropolitain, présentés hier dans le détail par M. le Ministre des transports et dont le financement est établi. Pour l'outre-mer, rien de tel ! Quel degré d'intérêt portez-vous au désenclavement des territoires d'outre-mer, à la continuité territoriale, aux communications internationales et coopérations régionales ? Ces sujets n'ont-ils rien à voir avec les objectifs de l'article 9 ? Les projets qui figureront dans la future étude à laquelle on nous renvoie auront-ils une chance d'être inclus dans le schéma national à

vingt ans ? Pourront-ils prétendre aux financements de l'Afitf ? Ou sont-ils considérés d'intérêt purement local ? *Quid* de la transguyanaise, partie de la transamazonienne ? *Quid* du transport ferroviaire, structurant et respectueux du milieu forestier ? Clarifions la place de l'outre-mer dans la stratégie des transports pour les décennies à venir.

L'amendement n°739 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°450, présenté par M. Serge Larcher et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le onzième alinéa de cet article, après le mot :

État

insérer les mots :

ou la collectivité territoriale compétente

M. Serge Larcher. – La collectivité territoriale, autorité organisatrice du transport, devrait avoir la possibilité de passer des contrats et de définir les modalités du service public adaptées à son territoire. Cela va mieux en le disant et il n'y a aucun obstacle à l'inscrire dans la loi. Les collectivités locales, tant sollicitées, apprécieront le geste.

M. le président. – Amendement n°451, présenté par M. Serge Larcher et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le onzième alinéa de cet article, après le mot :

ferroviaires

insérer le mot :

, maritimes

M. Serge Larcher. – C'est encore une précision.

L'amendement n°740 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°207, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Après l'avant-dernier alinéa de cet article, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

Un observatoire des transports évalue les modes de transports et les infrastructures au regard de la lutte contre le changement climatique ; il associe des représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, des organisations patronales et des organisations non gouvernementales.

Il favorise notamment la connaissance des émissions de gaz à effet de serre par les utilisateurs de transports et l'intermodalité.

Mme Évelyne Didier. – Un tel observatoire favoriserait la prise de conscience des enjeux.

L'amendement n°737 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Le sous-amendement n°405 est séduisant mais peu compréhensible pour l'opinion publique. Défavorable.

Je comprends la préoccupation exprimée par le sous-amendement n°409 mais si l'on inversait ainsi la hiérarchie entre schéma national et schémas de cohérence territoriale, le premier deviendrait impossible à bâtir. Je vous rappelle que les collectivités sont de toute façon associées à son élaboration. Défavorable. Même réponse pour le n°407, satisfait. Défavorable au n°408.

Il ne peut y avoir, en droit, d'obligation de contracter avec les gestionnaires privés. Et nous prévoyons déjà l'obligation de contrats entre l'État et les établissements publics gestionnaires d'infrastructures. Notez bien que les collectivités sont libres de passer des contrats de performance. Défavorable au sous-amendement n°406.

Je suggère à M. Antoinette de rectifier son amendement pour le raccrocher à l'article 49 du projet de loi : sous cette réserve, avis favorable. Avis défavorable à l'amendement n°450. Sur le n°451, je souligne que depuis la réforme portuaire de juin 2008, des projets stratégiques, les équivalents des contrats de performance, sont en cours d'élaboration. Mais ils ne sont pas obligatoires outre-mer. Il serait sans doute judicieux de prévoir des contrats entre l'État et les ports maritimes... Quel est l'avis du Gouvernement ? Enfin, avis défavorable au n°207.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Favorable à l'amendement n°54. Pour la cohérence du débat, il est préférable de conserver au schéma national la dénomination issue des discussions du Grenelle : avis défavorable au sous-amendement n°405. L'inversion hiérarchique entre les schémas n'est pas non plus souhaitable : retrait ou rejet du n°409, source de confusion. Le sous-amendement n°407 est satisfait. Retrait ou rejet du n°409, les contrats visés sont conclus entre l'État et les établissements publics, les collectivités ne sont pas concernées.

Sur le sous-amendement n°408, je rappelle que l'Observatoire de l'énergie, de l'environnement et des transports est opérationnel depuis le premier semestre 2008 et qu'il travaille sur les questions scientifiques sous la houlette de M. Yves Crozet. Favorable au n°342 rectifié, sous réserve de la modification suggérée par votre rapporteur. Sur le n°450, seules sont visées, je le répète, les relations entre l'État et les établissements publics. Avis favorable au n°451. Pour le n°207, même réponse que sur le n°408. Il n'est pas nécessaire d'institutionnaliser l'Observatoire.

M. Michel Teston. – Il ne serait pas illogique de baptiser le document national « schéma de mobilité durable » car les infrastructures ne sont pas construites pour le plaisir de bâtir de beaux ouvrages mais pour améliorer les conditions de vie et de mobilité de nos concitoyens !

Les sous-amendements n°s 409, 407, 406 et 408 sont retirés.

Le sous-amendement n°405 n'est pas adopté.

M. Jean-Etienne Antoinette. – Nous avons un débat national ; or on nous renvoie à l'article 49 ! Pourquoi refuser de nous intégrer dans l'article 15 ? L'outre-mer fait partie de la France, de l'Europe ! S'il y a des mouvements en Guadeloupe, ce n'est pas pour réclamer l'indépendance mais parce que nous voulons participer aux projets nationaux. Le fait que je participe à ce débat en atteste.

Mme Bariza Khiari. – Très bien !

M. le président. – Si vous n'acceptez pas de vous rendre aux raisons de la commission, votre amendement va tomber irrémédiablement. Que faites-vous ?

M. Daniel Raoul. – Il accepte, contraint et forcé.

M. le président. – C'est une contrainte positive ! (Rires)

L'amendement n°342 rectifié est retiré.

L'amendement n°54 est adopté et devient l'article 15.

Les amendements n°s 450, 451 et 207 deviennent sans objet.

Article 15 bis

Le schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes sera réalisé en concertation avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement. Il évaluera globalement leur cohérence et leur impact sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration des services, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux existants.

M. le président. – Amendement n°55 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Rédiger comme suit cet article :

I. Le schéma national des infrastructures de transport, qui constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003, sera élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle.

L'État évalue l'opportunité des projets d'infrastructures à inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport en se fondant sur des critères permettant d'apprécier la contribution des projets à l'atteinte des objectifs de développement durable fixés dans le cadre de la présente loi. Ces critères pondérés seront par priorité :

- le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet ;
- l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés ;
- la performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...)

- l'accessibilité multimodale, le développement économique et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;

- l'amélioration de l'efficacité et de la cohérence du système de transport existant ;

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

II. - À titre expérimental, un groupe national de suivi des projets d'infrastructures majeurs et d'évaluation des actions engagées est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé de représentants du Parlement, du Gouvernement, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et de représentants de la société civile. Il se réunit au moins une fois par an et rend publics ses travaux.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi, les actions à évaluer et en précise les modalités.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Nous voulons parler de critères pondérés afin que ces six critères soient pris en compte à un degré ou un autre, et ne plus réserver de place pour les chambres consulaires dans le groupe national de suivi et d'évaluation.

Nous récrivons cet article pour en alléger la formulation tout en respectant l'intention de l'Assemblée nationale et l'idée d'un ordre prioritaire des critères. La référence à la notion de chef de file prévue à l'article 72 de la Constitution est supprimée car inutile. Nous indiquons que le groupe de suivi évaluera aussi les mesures déjà mises en œuvre. Il se réunira de droit au moins une fois par an et rendra publics ses travaux sur le site Grenelle de l'environnement.

M. le président. – Sous-amendement n°790 à l'amendement n°55 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Muller.

I. - Supprimer le quatrième alinéa du I de l'amendement n°55 rectifié.

II. - Compléter le même I par un alinéa ainsi rédigé :

- l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés.

M. Jacques Muller. – Nous modifions l'ordre des priorités.

On oppose parfois le chemin de fer à la route. La réalité ne se conforme pas à ce simplisme : le terrain exige que l'on raisonne en termes de multimodalité, que les amendements d'hier sur les 44 tonnes ont remise en cause. Aujourd'hui, les poids lourds peuvent déjà circuler avec 44 tonnes, à condition que ce soit en phase de pré- ou de post-acheminement, c'est-à-dire quand la multimodalité fonctionne. Généraliser le 44 tonnes sur l'ensemble du territoire revient à retirer à la multimodalité son avantage comparatif. Le diable est dans les détails et celui-ci est vraiment diabolique.

M. le président. – Sous-amendement n°410 rectifié à l'amendement n° 55 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par Mme Alquier et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Compléter le I de l'amendement n°55 par un alinéa ainsi rédigé :

- le niveau d'enclavement du territoire mesuré notamment au regard des infrastructures de fret ferroviaire et de l'embranchement ferré des bassins d'emplois.

M. Roland Courteau. – Pour améliorer le report modal et atteindre l'objectif d'une croissance de 25 % de la part de marché du fret non routier d'ici à 2012, il faut que ce mode de transport soit diffusé. Cela peut nécessiter des aménagements sur le réseau ferré, lesquels doivent être pris en compte par le schéma national des infrastructures. Il faut aussi raccorder des bassins d'emplois lorsque l'embranchement n'existe pas ou rénover celui-ci.

Le sous-amendement n°701 n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Défavorable au sous-amendement n°790 : la deuxième place a été voulue par les députés. Le n°410 rectifié est satisfait par notre quatrième critère.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Pas de problème avec l'amendement de la commission. J'ai bien entendu M. Muller : sagesse sur son sous-amendement. Même avis que la commission sur n°410 rectifié.

Mme Marie-Christine Blandin. – Ce n'est pas parce que les députés ont fait un choix que nous devons forcément nous y plier !

M. Roland Courteau. – C'est vrai !

Mme Marie-Christine Blandin. – Il n'échappe à personne que le Grenelle a éveillé bien des convoitises et qu'il est devenu le panier de la ménagère où chacun met ce qu'il veut. L'alinéa sur « l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés » fait partie de ces tentations. Nous en prenons acte mais mettons-le au bout de la file !

Le sous-amendement n°790 n'est pas adopté.

Le sous-amendement n°410 rectifié est retiré.

L'amendement n°55 rectifié est adopté

L'article 15 bis est ainsi rédigé.

Article 16

Pour atteindre l'objectif de réduction des consommations énergétiques, l'État mettra en œuvre divers instruments comprenant notamment l'adaptation des normes de consommation, la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie, l'extension de

l'étiquetage énergétique notamment à tous les appareils de grande consommation, le renforcement, après évaluation, du dispositif des certificats d'économie d'énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs. Le développement des procédés de construction normés, avec des chartes qualité, pour garantir l'efficacité énergétique des bâtiments, sera encouragé.

Il mettra en place des mécanismes incitatifs pour favoriser la conception et la fabrication de produits et de procédés permettant de réduire les consommations d'énergie et de produire des énergies renouvelables, notamment par les petites et moyennes entreprises. Une partie des sommes collectées au moyen du livret de développement durable pourra être affectée au financement des projets des petites et moyennes entreprises dans le domaine du développement durable. Des mécanismes de garantie de prêts seront mis en place pour soutenir les projets des petites et moyennes entreprises en faveur du développement durable.

Dans l'objectif d'un retrait de la vente à compter de 2010, la France soutiendra les projets d'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie dans le cadre communautaire. En accord avec les professionnels concernés, notamment les distributeurs, l'État s'attachera à anticiper les échéances européennes.

L'État étudiera la possibilité d'imposer aux personnes morales employant plus de deux cent cinquante salariés ou agents l'obligation d'établir un bilan de leurs consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre d'ici à la fin 2013, cette échéance étant ramenée à la fin 2010 pour les sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé. Des campagnes d'information et des mesures d'incitation seront mises en place à destination des petites et moyennes entreprises et autres personnes morales employant entre cinquante et deux cent cinquante salariés ou agents pour qu'elles établissent ces mêmes bilans.

Afin de tenir compte des réalités physiques, du climat et du mode d'habitat, l'État établit une réglementation thermique spécifique aux départements d'outre-mer. Cette réglementation distingue les normes s'appliquant aux départements à risques sismiques.

M. Jean-Claude Danglot. – L'article 16 reprend une partie des dispositions de l'article 2 du projet de loi. Ses objectifs sont excellents mais il reste largement sur le mode incitatif et il manque de précision. C'est ainsi qu'il prévoit de renforcer le dispositif des certificats d'économie d'énergie -qui n'a pas encore été évalué. Il prévoit aussi l'extension de l'étiquetage énergétique et l'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie, mesures que nous soutenons bien sûr, mais suffiront-elles vraiment ?

En guise de politique énergétique, l'État renvoie encore une fois aux aides indirectes plutôt que de revenir à une maîtrise publique du secteur. C'est pourtant à ses opérateurs historiques EDF et GDF que la France doit ces investissements à long terme qui

ont garanti la couverture du territoire, la péréquation tarifaire et une indépendance énergétique satisfaisante.

Vous rappeliez, monsieur le Rapporteur, les recommandations de la mission commune d'information du Sénat sur la sécurité d'approvisionnement électrique de la France, notamment pour soutenir les énergies renouvelables qui rendent nos économies moins vulnérables face à un approvisionnement énergétique extérieur. Vous avez raison, mais la question est de savoir si les opérateurs privés garantiront autant que la puissance publique l'intérêt général. Nous nous sommes battus contre la privatisation d'EDF que la majorité parlementaire a votée alors même que la facture énergétique des professionnels avait tellement augmenté que certains d'entre eux ont du cesser leur activité. Le bilan de l'ouverture du secteur à la concurrence a été tellement mauvais que vous avez voté une possibilité de retour aux tarifs réglementés.

Pour les particuliers, le Gouvernement parle beaucoup du pouvoir d'achat qui serait renforcé grâce aux économies d'énergie. Comment tenir un tel discours quand la facture énergétique des ménages ne cesse d'augmenter ? Le prix du gaz contraint certaines familles à ne plus se chauffer correctement. Le Gouvernement a gelé les tarifs mais ils auraient dû baisser puisque le prix du baril de pétrole a chuté.

M. Didier Guillaume. – Je ne suis pas aussi qualifié que mes sémillants collègues Courteau et Raoul !

La lutte contre le changement climatique est sans aucun doute un grand défi du XXI^e siècle. Depuis le XIX^e siècle, la terre s'est réchauffée, en moyenne, de 0,7 degré. Dix des douze dernières années sont parmi les plus chaudes depuis 1850. Selon le Centre national américain de données climatiques, le premier semestre 2006 a été le plus chaud depuis le début de ses relevés, en 1895. La planète a atteint la température la plus élevée depuis 420 000 ans.

C'est la consommation d'énergies fossiles qui produit des gaz à effet de serre. Or elles sont la principale ressource de nos économies depuis la révolution industrielle : tandis que la population mondiale a décuplé, la consommation d'énergies fossiles a centuplé. C'est donc bien notre mode de vie et de développement qui est en question. On ne peut continuer comme cela, il faut réduire notre consommation car notre système est à bout de souffle. Le texte nous invite à un changement de comportement. A nos yeux, cela suppose que le citoyen l'emporte sur le consommateur, la qualité sur la quantité, la durée sur l'urgence, l'homme sur le système et le partage sur la seule possession. De telles orientations ne sont pas antinomiques avec la croissance et l'emploi.

Notre approvisionnement s'effectue à 75 % en gaz, en charbon et en pétrole. Porter à 23 % la part des

énergies renouvelables est une absolue nécessité qui ne nous dispense pas de nous interroger sur les conditions de production des énergies nouvelles, ainsi des éoliennes ou des fermes photovoltaïques.

Il ne faut pas se le cacher, nous ne pouvons nous fixer un tel objectif que grâce à la spécificité française qu'est l'énergie nucléaire : peu productrice de CO₂ et exportatrice, elle crée de la richesse et assure notre indépendance énergétique. C'est un des rares secteurs sur lesquels nous avons un temps d'avance. Nous devons l'assumer clairement et tranquillement.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Très bien !

M. Didier Guillaume. – C'est possible à condition de viser la sécurité maximale et de ne pas se contenter de respecter les normes. La transparence doit être totale. Il faut en finir avec la culture du secret, produit de l'histoire de cette technologie.

M. Roland Courteau. – Fort bien dit !

M. Didier Guillaume. – Il faut enfin prendre à bras le corps la question des déchets.

Sans le nucléaire, la France aura du mal à atteindre l'objectif. Or ce sujet, qui n'a pas fait l'objet d'un accord dans le Grenelle, est le grand absent du texte. Ne pas en parler, c'est s'interdire de traiter de transparence, de sécurité et de déchets : un grand débat est indispensable car le nucléaire est un des éléments de la solution, de même que la diversification de notre bouquet énergétique et la réduction de notre consommation. (*Applaudissements sur la plupart des bancs socialistes*)

M. Jean-Pierre Fourcade. – Ce texte a été élaboré dans un contexte de hausse du pétrole. Les experts pensaient qu'elle nous conduirait à nous en passer. Or le baril vient de connaître une évolution inverse et les ventes de fioul ont repris. Cela ne risque-t-il pas de provoquer des déceptions par rapport à l'objectif affiché ici ? Nos concitoyens, pour réaliser des gains de pouvoir d'achat et des économies à court terme, risquent de se laisser tenter par les énergies fossiles, ce qui compromettrait l'objectif de l'article 16. Contrairement à ce qu'a dit M. Danglot, il me semble que c'est en jouant sur l'élasticité des prix que l'on pourrait l'atteindre.

M. le président. – Amendement n°56, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Après le troisième alinéa de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétiques exigent la mise en place de mécanismes d'ajustement et d'effacement de consommation d'énergie de pointe. La mise en place de ces mécanismes passera notamment par la pose de compteurs intelligents pour les particuliers, d'abonnement avec effacement des heures de pointe.

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

M. le président. – Sous-amendement n°154 rectifié à l'amendement n°56 de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le second alinéa de l'amendement n°56 par une phrase ainsi rédigée :

Cela implique également la généralisation des compteurs intelligents afin de permettre aux occupants de logements de mieux connaître leur consommation d'énergie en temps réel et ainsi de la maîtriser.

M. Daniel Raoul. – La prochaine génération de compteurs d'énergie intelligents détaillera la consommation d'électricité poste par poste. Leur généralisation permettrait de réduire la consommation et de l'écrêter aux heures de pointe.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cette utile précision retrouve une proposition de notre mission commune sur l'approvisionnement en électricité dont je relève que le Grenelle de l'environnement a repris la plupart des préconisations. Avis très favorable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Avis favorable.

Le sous-amendement n°154 rectifié est adopté, ainsi que l'amendement n°56, sous-amendé.

Les amendements n°s 683 et 684 rectifiés ne sont pas soutenus.

M. le président. – Amendement n°57 rectifié bis, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

Afin de tenir compte des réalités physiques, du climat et du mode d'habitat, l'État établira une réglementation thermique spécifique applicable aux départements et régions d'outre-mer ainsi qu'aux collectivités d'outre-mer concernées, tenant compte, s'il y a lieu, des risques sismiques.

L'amendement rédactionnel n°57 rectifié bis, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°324, présenté par M. Daniel Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

L'État étudiera la mise en place d'une tarification de l'électricité et du gaz distinguant une consommation vitale à un tarif de base et une consommation de confort à un tarif majoré.

Mme Bariza Khiari. – Cet amendement est très important car la pauvreté et la précarité énergétiques se développent, 5 millions de familles ont des difficultés à se chauffer en raison du prix du gaz et de l'électricité. Il s'agit pourtant de produits de première

nécessité servant à couvrir des besoins fondamentaux. Aucune réponse satisfaisante n'est apportée et les tarifs sociaux sont stigmatisants. Le projet propose des actions ciblées dont nous ignorons le détail. Notre amendement permettrait de reconnaître *de facto* un droit d'accès à l'énergie pour couvrir un besoin vital.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Je suis très sensible aux situations de pauvreté ou de précarité énergétiques mais la distinction entre consommation de base et consommation de confort ne va pas de soi. Au demeurant, il y a un tarif social pour le gaz et pour l'électricité et ce dernier, qui est financé par le CSPE, joue plutôt bien son rôle, de sorte que votre amendement est en grande partie satisfait. J'en souhaite le retrait. A défaut, j'y serais défavorable.

L'amendement n°324 est retiré.

L'article 16, modifié, est adopté.

Article 17

I A. - Les sources d'énergie renouvelables sont les énergies éolienne, solaire, géothermique, marine et hydraulique, ainsi que l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz. La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales issues de la terre et de la mer, de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers.

I. - Afin de diversifier les sources d'énergie, de réduire le recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre et de porter à au moins 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'État favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici à 2020, en portant celle-ci à 37 millions de tonnes équivalent pétrole.

Des objectifs intermédiaires pour chacune de ces filières seront fixés en 2009 et un bilan sera réalisé sur cette base en 2012.

Dans cette perspective, l'État étudiera les conditions dans lesquelles les unités de production d'hydroélectricité d'une puissance installée inférieure ou égale à 12 mégawatts pourront bénéficier de l'obligation d'achat de l'électricité produite ou de son renouvellement dès lors qu'elles rempliront les critères environnementaux définis par les lois en vigueur et les normes techniques de production, sans contrainte supplémentaire.

II. - Afin d'atteindre l'objectif défini au premier alinéa du I, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire

au détriment des autres objectifs du développement durable.

Le développement des énergies renouvelables sera facilité par le recours, aux différents échelons territoriaux, à la planification, à l'incitation et à la diffusion des innovations. Dans chaque région, un schéma régional des énergies renouvelables définira, par zones géographiques, sur la base des potentiels de la région, et en tenant compte des objectifs nationaux, des objectifs qualitatifs et quantitatifs de la région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et fatal de son territoire. L'État se fixe comme objectif une adoption de ces schémas dans un délai d'un an après la publication de la présente loi. Ces schémas auront en particulier vocation à déterminer des zones dans lesquelles les parcs éoliens seront préférentiellement construits. La concertation locale et le cadre réglementaire de l'éolien seront améliorés.

L'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sera envisagée afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources renouvelables.

Dans le cadre du soutien qui sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de la biomasse, de la géothermie et de l'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux et par la mobilisation de la ressource forestière, la création d'un fonds de soutien au développement de la production de chaleur d'origine renouvelable sera étudiée.

La production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur sera prise en compte, dans l'ensemble des textes relatifs à la construction et à l'urbanisme, et en particulier dans la réglementation thermique des bâtiments et les labels de performance énergétique, au même titre que la production d'énergie renouvelable in situ. Une sous-station de réseau de chaleur alimenté à plus de 50 % à partir d'énergies renouvelables et de récupération est considérée comme un équipement de production d'énergie renouvelable.

III. - La production d'électricité d'origine hydraulique dans le respect de la qualité biologique des cours d'eau fait partie intégrante des énergies renouvelables à soutenir. Est notamment encouragé le développement des stations de transfert d'énergie par pompage.

IV. - Un soutien appuyé sera apporté aux réseaux de chaleur alimentés à partir de sources renouvelables.

Tout projet de construction d'une centrale à charbon devra être conçu de sorte à pouvoir être équipée dans les meilleurs délais d'un dispositif de captage et stockage du dioxyde de carbone.

Mme Évelyne Didier. – Nous partageons l'objectif de 23 % d'énergies renouvelables mais nous craignons qu'on laisse de côté des problèmes qui ne manqueront pas de se poser. Les précautions que nous avons prises en 2005 pour les éoliennes n'ont pas empêché que l'obligation d'achat s'accompagne d'une financiarisation de cette énergie. De même, la

France a une très grande façade maritime : ne peut-on développer l'énergie marine ? Une diversification est nécessaire mais non suffisante car la production et la distribution d'énergie connaissent une forte concurrence mais tous les acteurs recherchent des profits immédiats, d'où des inquiétudes pour la sécurité. Il faut soustraire ce secteur à la concurrence dite libre et non faussée. De lourds investissements sont nécessaires pour remplacer des infrastructures vieillissantes.

Les prix sont déconnectés des coûts. *Quid* de l'entretien et de l'aménagement du parc hydroélectrique ? Les investissements nécessaires en matière d'énergie ne peuvent être assumés que par le public.

Mme Marie-Christine Blandin. – Les énergies alternatives souffrent de plusieurs handicaps bien français : un retard tel que ce se sont les régions qui ont du financer les prototypes ; un vide juridique autour des hydroliennes ; une sensibilité épidermique à l'altération du paysage par les éoliennes. Nous avons besoin de l'éolien : il faut élaborer des schémas de développement avec des critères partagés -à commencer par la présence de vent ! Les nouveaux « Don Quichotte » ne se sont jamais émus de la déchirure des paysages par les pylônes et lignes à haute tension... Une éolienne à l'horizon, ce n'est rien d'autre que votre empreinte écologique qui vous fait signe !

Péché originel du Grenelle, la décision arbitraire du Président d'exclure le nucléaire du débat a conduit à un curieux numéro d'équilibriste. Et ce matin même, on nous annonce un second EPR ! Avec 90 % du budget énergie de la recherche, c'est cette primauté donnée au nucléaire qui nous laisse aujourd'hui si démunis ! L'EPR est une vieille technologie, l'uranium un minéral aux réserves limitées (*M. Daniel Raoul s'exclame*), dont l'exploitation entraîne des problèmes sanitaires et démocratiques majeurs au Niger, la question des déchets n'est toujours pas résolue. L'opacité règne, quand ce n'est pas le bluff : l'EPR a été vendu 3,3 milliards à la Finlande ; nous en sommes à 5 milliards et 38 mois de retard, et la Finlande réclame 2,4 milliards de pénalité. Quelle belle filière, fleuron de notre balance commerciale !

Le nucléaire ne serait efficace contre l'effet de serre que si la planète entière s'y mettait, et ne fonctionne qu'en moyenne consommation. Le renouvellement de génération des techniciens et ingénieurs va entraîner une perte de savoir-faire en matière de sécurité. Enfin, les liens entre nucléaire civil et militaire, la question des déchets mettent l'humanité en péril ! (*M. Jacques Muller applaudit ardemment*)

M. Michel Teston. – Je déplore que l'article 40 ait été invoqué contre notre amendement à cet article. Selon la deuxième phrase de l'alinéa 5, « une sous-station de réseau de chaleur alimentée à plus de 50 % à partir d'énergies renouvelables et de

récupération est considérée comme un équipement de production d'énergie renouvelable. » Dès lors, il paraît normal d'étendre à ces sous-stations les aides consenties aux solutions décentralisées, réseau de chaleur indépendant, chaudière bois individuelle ou capteurs solaires. La France veut augmenter sa production d'énergie renouvelable sans pour autant promouvoir ses infrastructures, au mépris de ses engagements. J'espère que notre amendement créant un fonds de soutien à la production et à la distribution de chaleur connaîtra un sort meilleur.

M. Roland Courteau. – La production d'électricité éolienne est passée d'un térawatt-heure en 2000 à 5,6 en 2008, mais ne représente toujours que 1 % de notre production. Son impact sur le paysage soulève les passions. Le projet de loi propose que les régions élaborent un schéma régional des énergies renouvelables -qui s'ajoute aux zones de développement de l'éolien, instaurées en 2005, et au schéma régional éolien déjà prévu par le code de l'environnement ! On fait un pas en avant pour aussitôt reculer...

L'éolien est une opportunité, mais aussi une source de conflits. Pour le parc naturel régional du Haut-Languedoc, un document de référence territorial analyse les sensibilités paysagères et environnementales et détermine les lieux où un projet serait susceptible d'être accepté. Ces précautions sont nécessaires. L'obligation de démantèlement et de remise en état du site, introduite par le législateur en 2003, n'est toujours pas traduite juridiquement. Nous avons besoin d'un cadre stable, d'un équilibre entre préservation des paysages et mise en valeur des ressources naturelles. A voir le projet de loi Grenelle II, il semble qu'il nous faudra encore attendre... Ces préoccupations sont partagées par Jacqueline Alquier.

M. François Fortassin. – La France, bonne élève de l'Union, veut atteindre rapidement 23 % d'énergie renouvelable. Aujourd'hui, c'est le désordre. Des officines privées, des filiales d'EDF font miroiter des avantages aux collectivités locales et aux particuliers pour leur vendre des équipements, sans grande concertation. On cache que les éoliennes ne suffisent pas en cas de grand froid ou de grande chaleur, ou qu'il y a un risque d'emballlement en cas de vents trop violents. On ne dispose d'aucune carte, certains prétendent que l'éolien serait dangereux pour la santé...

Il faut tout remettre à plat. De la même façon, on voit des filiales d'EDF pousser au développement du photovoltaïque ; le problème est que l'électricité produite est basculée sur le réseau sans que le propriétaire de celui-ci, généralement le syndicat départemental, ne soit au courant. De la même façon encore, des pompes à chaleur sont installées librement ici et là, sauf que leur mise en route se traduit par un pic d'intensité qui peut plonger tout un quartier dans le noir ! Si cela se passe à 15 heures, tout va bien, mais à 18 heures, c'est la catastrophe ! Et

le maire qui n'en peut mais est contraint d'appeler le syndicat départemental à la rescousse qui, lui, ignore tout de l'affaire !

Des décrets devraient remettre de l'ordre dans tout cela. Une analyse de la pertinence de tous ces systèmes s'impose. Et les équipements devraient faire l'objet d'autorisations d'installation, sans formalisme excessif bien entendu. (*M. Charles Pasqua applaudit*)

M. Bruno Sido, rapporteur. – Lorsque l'on parle d'énergie et d'électricité, il faut être très prudent. Souvenons-nous de la panne de 2006, qui a plongé dans le noir pendant quelques heures des millions de Français alors même que nous exportions à ce moment de l'électricité. Elle a conduit le groupe CRC à demander une mission d'information qui a été créée et que j'ai eu l'honneur de présider. Nous nous sommes rendus dans toute l'Europe pour voir comment les choses s'y passaient. Nous avons constaté l'extraordinaire interconnexion des réseaux européens mais aussi l'absence d'une réglementation commune.

Je n'aimerais pas que nous nous trouvions aujourd'hui dans la situation des Italiens, qui nous envient pour ne pas être comme eux entre les mains des producteurs continentaux de gaz -on imagine ce qu'a été leur angoisse il y a quelques semaines... Le seul pays qui ait un bouquet énergétique similaire au nôtre, c'est la Confédération helvétique, qui produit une moitié de son énergie électrique par l'hydraulique et l'autre par le nucléaire. Ce n'est pas pour rien que la France peut se targuer des bons chiffres que M. le ministre d'État a annoncé hier : c'est grâce au nucléaire que nous sommes les champions d'Europe en termes d'émission par habitant. Faut-il remettre le problème sur la table ? Nous l'avons fait, ne serait-ce qu'en donnant enfin en 2006 à la filière le cadre législatif qui permet de l'encadrer et de la contrôler. Les différentes hautes autorités font leur travail.

Mme Marie-Christine Blandin. – Et les surcoûts ?

M. Bruno Sido, rapporteur. – On nous dit que le coût du démantèlement est compris dans le prix... M. le ministre d'État s'exprimera certainement sur le sujet. La question qui reste en suspens, sur laquelle le consensus est indispensable, c'est le stockage des déchets ; j'en parle d'autant plus qu'un des sites est situé dans la Meuse, à 400 mètres de mon département de la Haute-Marne...

La France a une structure de production d'électricité très intéressante, qui peut être demain exemplaire ; on nous l'envie, on nous achète des centrales en Chine et ailleurs. L'Allemagne, quoi qu'elle en dise, reviendra au nucléaire et la Grande-Bretagne s'y lance avec volontarisme. Au moment où nous abordons l'article 17, je souhaite que chacun fasse preuve de responsabilité.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Je veux d'abord dire à Mme Blandin, pour laquelle j'ai une grande estime, et s'agissant de l'actualité du jour,

qu'on ne peut pas soutenir qu'il n'y a pas eu débat au motif qu'on en refuse les conclusions... Nous avons débattu en 2005 puis en 2006, il y a eu le rapport Sido de 2007 et le Grenelle, contrairement à ce qu'on dit, a longuement évoqué le sujet. Le Président de la République y a consacré deux parties de son intervention du 25 octobre, applaudi par toutes les personnes présentes.

M. Roland Courteau. – Ce n'est plus du débat, ça !

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – L'urgence absolue, c'est le changement climatique. La France, qui a une politique essentiellement nucléaire et hydraulique, a décidé de la rééquilibrer et de porter la part des énergies renouvelables de 11 % à 23 %. Notre pays est, en pourcentage du PIB, le premier contributeur au paquet « climat énergie ». Le Parlement a déjà adopté des mesures, notamment fiscales, pour favoriser le développement des énergies renouvelables. Pour revenir à l'annonce faite aujourd'hui, nulle surprise : le Président de la République l'a dit clairement le 4 juillet dernier au Creusot ; la nouveauté, c'est le choix de l'opérateur qui sera, peut-on dire, de consensus républicain ...

M. Roland Courteau. – Avec le privé !

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – A terme, la part du nucléaire va baisser. Ce qui n'interdit pas la prudence autour de la filière : il y a des centrales moins performantes que d'autres, qui produisent davantage de déchets... C'est d'ailleurs à cette problématique que répond la construction de nouvelles centrales. L'indépendance énergétique, le nucléaire et les énergies renouvelables l'assureront. Mais personne ne sait ce que seront demain les besoins en électricité nés de l'augmentation du parc de voitures électriques, un parc qui pourrait, à terme, représenter 15 % du total.

On ne peut enfin parler d'autonomie énergétique sans se préoccuper de la situation en Afrique, dont 14 % des habitants n'ont pas accès à l'énergie primaire. C'est un scandale. La réunion de Copenhague devra décider d'un effort massif en direction de ce continent.

J'appelle chacun à délaisser postures et caricatures. Nous avons un texte qui, pour la première fois, donne un coup d'accélérateur aux seules énergies qui soient partout abondantes et équitablement réparties. L'effort est décisif, je vous demande de le soutenir.

M. le président. – Amendement n°58 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Rédiger comme suit cet article :

I. - L'article 29 de la loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique est ainsi rédigé :

« Art. 29 - Les sources d'énergie renouvelables sont les énergies éolienne, solaire, géothermique, marine et

hydraulique, ainsi que l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz.

« La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales issues de la terre et de la mer, de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers. »

II. - Afin de diversifier les sources d'énergie, de réduire le recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre et de porter à au moins 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'État favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici à 2020, en portant celle-ci à 37 millions de tonnes équivalent pétrole.

Des objectifs intermédiaires pour chacune de ces filières seront fixés en 2009 et un bilan sera réalisé sur cette base en 2012.

III. - Afin d'atteindre l'objectif défini au premier alinéa du II, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable.

Le développement des énergies renouvelables sera facilité par le recours, aux différents échelons territoriaux, à la planification, à l'incitation et à la diffusion des innovations. Dans chaque région, un schéma régional des énergies renouvelables définira, par zones géographiques, sur la base des potentiels de la région, et en tenant compte des objectifs nationaux, des objectifs qualitatifs et quantitatifs de la région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et fatal de son territoire. L'État se fixe comme objectif une adoption de ces schémas dans un délai d'un an après la publication de la présente loi. Ces schémas auront en particulier vocation à déterminer des zones dans lesquelles les parcs éoliens seront préférentiellement construits. La concertation locale et le cadre réglementaire de l'éolien seront améliorés.

L'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sera envisagée afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources renouvelables.

L'Etat étudiera la possibilité d'étendre aux départements et aux régions le bénéfice des tarifs d'achat de l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

IV. - Dans le cadre du soutien qui sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de la biomasse, de la géothermie et de l'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les

réseaux et par la mobilisation de la ressource lignocellulosique, la création d'un fonds de soutien au développement de la production de chaleur d'origine renouvelable sera étudiée.

Un soutien appuyé sera apporté aux réseaux de chaleur alimentés à partir de sources renouvelables.

La production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur sera prise en compte, dans l'ensemble des textes relatifs à la construction et à l'urbanisme, et en particulier dans la réglementation thermique des bâtiments et les labels de performance énergétique, au même titre que la production d'énergie renouvelable *in situ*.

V. - La production d'électricité d'origine hydraulique dans le respect de la qualité biologique des cours d'eau fait partie intégrante des énergies renouvelables à soutenir. Est notamment encouragé le développement des stations de transfert d'énergie par pompage.

L'Etat étudiera les conditions dans lesquelles les unités de production d'hydroélectricité d'une puissance installée inférieure ou égale à 12 mégawatts pourront bénéficier de l'obligation d'achat de l'électricité produite ou de son renouvellement dès lors qu'elles rempliront les critères environnementaux définis par les lois en vigueur et les normes techniques de production, sans contrainte supplémentaire.

VI. - Tout projet de construction d'une centrale à charbon devra être conçu pour pouvoir équiper celle-ci, dans les meilleurs délais, d'un dispositif de captage et stockage du dioxyde de carbone.

M. Bruno Sido, rapporteur. – La réécriture complète de l'article nous a paru nécessaire afin de mieux ordonner les dispositions ajoutées par l'Assemblée nationale. Nous avons en particulier modifié la définition des énergies renouvelables et réintégré ici les dispositions de l'article 17 *ter*.

M. le président. – Sous-amendement n°375 rectifié *ter* à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par MM. Pintat, Merceron, Amoudry, B. Fournier, J. Blanc, Pierre, Revet et Gournac.

Compléter le II de l'amendement n°58 rect. par un alinéa ainsi rédigé :

L'État encouragera le développement de certaines actions réalisées, dans le cadre de leurs compétences, par les autorités organisatrices de la distribution d'énergie pour le compte de leurs membres, qui facilitent la mise en œuvre, sur de vastes territoires, de la stratégie et des objectifs nationaux en matière de valorisation des ressources énergétiques locales et de maîtrise des consommations d'énergie, dans un souci d'efficacité, d'homogénéité et de maintien de la solidarité territoriale.

M. Jean-Claude Merceron. – Ce texte reconnaît aux collectivités et à leurs groupements un rôle essentiel dans les politiques de développement

durable. Même si les communes de moins de 50 000 habitants ne doivent pas se doter d'un plan climat, elles ne peuvent être tenues à l'écart des règles nationales. Or, les plus petites d'entre elles n'ont pas les moyens de mettre en œuvre les actions exigeant une grande technicité. Les intercommunalités peuvent les aider à jouer leur rôle et leur action mérite d'être soutenue.

M. le président. – Sous-amendement n°779 à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. D. Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après la première phrase du deuxième alinéa du III de l'amendement n°58 rect., insérer une phrase ainsi rédigée :

Les régions seront chefs de file

Mme Bariza Khiari. – Il convient d'organiser la hiérarchie des responsabilités. C'est le souhait de l'Association des maires de France de voir les régions désignées chefs de file sur la question des énergies renouvelables. Cela serait cohérent avec leur responsabilité en matière économique et leur investissement dans les pôles de compétitivité.

M. le président. – Sous-amendement n°780 rectifié à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Courteau et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Avant la dernière phrase du deuxième alinéa du III de l'amendement n°58 rect., insérer une phrase ainsi rédigée :

Les aérogénérateurs d'une puissance installée inférieure ou égale à 36 kilowattheures ne sont pas intégrés à ces schémas.

M. Roland Courteau. – Comme les amendements n°781 rectifié et 783 rectifié, cet amendement aborde la question du petit éolien, qui désigne les aérogénérateurs d'une puissance inférieure à 36 kilowatts, quand les grandes éoliennes peuvent atteindre une puissance mille fois supérieure. Autre différence, leur hauteur : elles n'ont pas d'impact sur le paysage. Pourtant, la réglementation ne fait pratiquement pas la différence. Faute de se situer dans une zone de développement éolien, les porteurs de projets de petit éolien ne peuvent obtenir le certificat d'obligation d'achat. Et la procédure liée aux zones de développement éolien est trop lourde pour eux.

Pourtant, la demande va croissant pour ce type d'installation qui, en milieu rural, peut utilement servir les exploitations agricoles, les petites entreprises artisanales, voire les collectivités.

Pour atteindre le taux de 23 % d'énergies renouvelables d'ici à 2020, nous avons besoin de toutes les énergies, sans exception. Il serait regrettable de délaissier une ressource à fort potentiel

de développement et qui peut compléter utilement certaines activités.

Nous proposons donc d'exclure le petit éolien de la procédure lourde des zones de développement éolien.

M. le président. – Sous-amendement n°503 rectifié à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Biwer et les membres du groupe UC.

Compléter le deuxième alinéa du III de l'amendement n°58 par une phrase ainsi rédigée :

Le développement de l'énergie éolienne ne devra pas entraîner un accroissement des réserves d'ajustement délivrées par des centrales thermiques.

M. Daniel Soulage. – Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par le Grenelle de l'environnement supposent de multiplier le parc éolien par dix. Or, les éoliennes ne fonctionnent, en moyenne, que 25 % du temps et sont très dépendantes des aléas météorologiques. Des études très sérieuses estiment que leur montée en puissance à l'horizon 2020, avec une puissance installée de 25 000 mégawatts, pourrait nécessiter un accroissement significatif des réserves d'ajustement qui ne pourront vraisemblablement provenir que de centrales thermiques, par définition très polluantes.

On n'ose imaginer quelle serait la situation au cours de l'hiver 2020, si un anticyclone persistant privait de vent notre pays pendant plusieurs jours, rendant ainsi indisponible la totalité d'un parc de 25 000 mégawatts...

Je viens là de présenter un amendement de M. Biwer, mais je sais que vous entendrez un tout autre discours lorsque M. Merceron s'exprimera. Preuve sans doute que le vent ne souffle pas de la même manière en Lorraine et en Vendée.... (*Sourires*)

M. le président. – Sous-amendement n°781 rectifié à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Courteau et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le deuxième alinéa du III de l'amendement n°58 rect. par deux phrases ainsi rédigées :

Afin d'encourager le développement de l'éolien de petite puissance, les aérogénérateurs d'une puissance installée inférieure ou égale à 36 kilowattheures sont exclus du dispositif de la zone de développement éolien définie à l'article 10-1 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité. L'État étudiera les conditions dans lesquelles ces aérogénérateurs bénéficieront de l'obligation d'achat de l'électricité.

M. Roland Courteau. – Je l'ai défendu.

M. le président. – Sous-amendement n°782 rectifié à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido,

au nom de la commission, présenté par Mme Bourzai et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Dans le premier alinéa du IV de l'amendement n° 58 rect., après le mot :

production

insérer les mots :

et à la distribution

II. - Après le mot :

lignocellulosique

rédiger comme suit la fin du même alinéa :

. Un fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable sera créé. Ce fonds est doté de 1 milliard d'euros en autorisation d'engagement sur trois ans.

III. - Compléter l'amendement n°58 rect. par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Les conséquences financières résultant pour l'État de la création d'un fonds de soutien au développement de la chaleur d'origine renouvelable sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575A du code général des impôts.

M. Roland Courteau. – Il s'agit d'inscrire dans ce texte l'engagement pris par le ministre d'État, le 17 novembre dernier, de créer un Fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable, doté d'un milliard sur trois ans.

M. le président. – Sous-amendement n°485 rectifié à l'amendement n° 58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Soulage et les membres du groupe UC.

Dans le premier alinéa du IV de l'amendement n°58, après les mots :

la mobilisation de la ressource lignocellulosique

insérer les mots :

et agricole

M. Daniel Soulage. – Sans une mobilisation conséquente de l'ensemble de la biomasse, non seulement forestière mais aussi agricole, ainsi que le préconisent les conclusions du comité opérationnel 15-3 sur la performance énergétique des exploitations agricoles, la France ne sera pas en mesure de respecter ses engagements.

M. le président. – Sous-amendement n°505 rectifié à l'amendement n° 58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Biwer et les membres du groupe UC.

I. - Après le deuxième alinéa du IV de l'amendement n°58, insérer un alinéa ainsi rédigé :

A cette fin, l'État transposera dans les meilleurs délais les dispositions de la directive relative à la promotion et à l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, issue de la proposition de la Commission européenne du 23 janvier 2008, actuellement soumise à délibération du Conseil et du Parlement européen. D'ores et déjà, la France entend respecter les dispositions de l'article 21, paragraphe 2, de la directive telle qu'adoptée par le Parlement européen le 17 décembre 2008, selon lesquelles la contribution apportée par les biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières ligno-cellulosiques est considérée comme équivalente à deux fois celle des autres biocarburants. En conséquence, pour l'application du III de l'article 266 *quindecies* du code des douanes, les volumes de biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières ligno-cellulosiques sont pris en compte pour le double de leur valeur réel en pouvoir calorifique inférieur.

II. - Compléter l'amendement n°58 par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La perte de recettes éventuelle résultant pour l'État de la réduction du prélèvement supplémentaire de la taxe générale sur les activités polluantes au profit des biocarburants produits à partir de déchets est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Daniel Soulage. – La proposition de directive du 23 janvier 2008 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables a été adoptée par le Parlement européen le 17 décembre dernier, dont la résolution prévoit que « la contribution apportée par les biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire et de matières ligno-cellulosiques est considérée comme équivalente à deux fois celle des autres biocarburants ».

La loi de programme doit s'inscrire pleinement dans l'esprit du paquet environnemental européen en cours d'adoption et conforter la recherche sur les énergies issues des résidus et déchets.

M. le président. – Sous-amendement n°783 rectifié à l'amendement n° 58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Courteau et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après le V de l'amendement n° 58 rect., insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - La production d'électricité à partir d'aérogénérateurs de puissance inférieure à 36 kilowattheures fait partie intégrante des énergies renouvelables à soutenir. Le cadre réglementaire de ce type d'éolien sera amélioré.

M. Roland Courteau. – Je l'ai défendu.

M. le président. – Sous-amendement n°766 rectifié à l'amendement n° 58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans le VI de l'amendement n°58, remplacer les mots :

dans les meilleurs délais

par les mots :

avant son entrée en fonction

Mme Évelyne Didier. – Il importe, si l'on veut respecter nos engagements européens, de contrôler la filière de production électrique par des centrales à charbon, matière première abondante et peu chère mais fortement polluante. C'est là un enjeu de santé publique. Il serait judicieux d'interdire le développement de ces centrales tant que le dispositif de captage, stockage et transport de cette filière, qui n'a pas atteint le stade industriel, ne sera pas au point.

Notre rapporteur s'est félicité de l'introduction, par l'Assemblée nationale, de conditions à la création de nouvelles centrales. Mais pas plus que son amendement n°138, l'Assemblée nationale n'a introduit de véritable condition puisqu'elle s'est contentée de préciser que ces centrales devront être équipées dans les meilleurs délais. Nous souhaitons qu'elles soient équipées avant leur entrée en fonction.

M. le président. – Sous-amendement n°484 à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Soulage et les membres du groupe UC.

Compléter l'amendement n°58, par un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'installation d'équipements permettant le remplacement d'une source d'énergie non renouvelable par une source d'énergie renouvelable pour la production de chaleur dans un bâtiment donne lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie selon des modalités de calcul spécifiques. Les équipements pris en compte sont les équipements neufs assurant la fourniture de chaleur à partir d'énergies renouvelables pour le chauffage ou l'eau chaude sanitaire dans des bâtiments, s'ils sont installés dans des locaux à usage d'habitation, d'activités agricoles ou industriels et tertiaires.

M. Daniel Soulage. – L'article 15 de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique prévoit que « l'installation d'équipements permettant le remplacement d'une source d'énergie non renouvelable par une source d'énergie renouvelable pour la production de chaleur dans un bâtiment donne lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie », mais le décret du 23 mai 2006 limite cette disposition aux locaux à usage d'habitation ou d'activités tertiaires. Nous souhaitons leur voir reconnue plus d'extension.

M. le président. – Sous-amendement n°768 à l'amendement n°58 rectifié de M. Sido, au nom de la commission, présenté par M. Soulage et les membres du groupe UC.

Compléter l'amendement n°58 par un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'utilisation d'huile végétale pure comme carburant agricole est autorisée, à titre expérimental, jusqu'au 31 décembre 2012.

M. Daniel Soulage. – Il faudrait encourager ce type encore marginal de carburant agricole, notamment en incitant les constructeurs à créer des moteurs compatibles. Je souhaiterais connaître le point de vue du Gouvernement sur cette question.

L'amendement n°761 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°118 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu, Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et B. Fournier et Mme Procaccia.

Rédiger comme suit la seconde phrase du I A de cet article :

La biomasse est l'ensemble de la matière organique non fossile issue du monde vivant, végétal ou animal, et plus précisément de l'agriculture, de la terre et de la mer, de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la matière organique issue de certains déchets industriels et ménagers.

Mme Catherine Procaccia. – Dans la définition de la biomasse, l'expression « matière organique non fossile » est préférable à « fraction biodégradable ».

M. le président. – Amendement identique n°719, présenté par Mme Hoarau et les membres du groupe CRC-SPG.

Mme Gélita Hoarau. – Cette notion est importante car une bouteille plastique met 4 000 ans à se dégrader alors que les feuilles mortes se décomposent en quelques semaines et nourrissent la terre. Comme l'amendement est défendu, je le retire.

L'amendement n°719 est retiré.

M. le président. – Amendement n°325, présenté par M. D. Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Les régions seront chefs de file.

M. Daniel Raoul. – Il est défendu.

L'amendement n°296 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – L'amendement n°326 est quasiment identique au sous-amendement n°783, c'est une présentation de précaution.

Amendement n°119 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu,

Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et B. Fournier et Mme Procaccia.

Dans le quatrième alinéa du II de cet article, après le mot :

forestière

insérer les mots :

et agricole

Mme Catherine Procaccia. – Cet ajout permettrait une mobilisation supplémentaire et conséquente de la biomasse.

M. le président. – Les amendements n°329 et 328 sont quasiment identiques aux amendements n°780 rectifié et 781 rectifié.

M. le président. – Amendement n°330, présenté par M. Courteau et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Toutefois le pourcentage de chaleur assimilable à une production d'énergie renouvelable *in situ* est égal à la seule part d'énergie renouvelable alimentant le réseau de chaleur.

M. Roland Courteau. – Défendu.

L'amendement n°331 n'est pas défendu.

L'amendement n°185 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°263, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger comme suit le second alinéa du IV de cet article :

Tout projet de construction d'une centrale à charbon devra comporter, préalablement à sa réalisation, un dispositif opérationnel de captage, transport et stockage du dioxyde de carbone.

Mme Évelyne Didier. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°120 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu, Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre, B. Fournier et Gilles et Mme Procaccia.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'installation d'équipements permettant le remplacement d'une source d'énergie non renouvelable par une source d'énergie renouvelable pour la production de chaleur dans un bâtiment donne lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie selon des modalités de calcul spécifiques. Les équipements pris en compte sont les équipements neufs assurant la fourniture de chaleur à partir d'énergies renouvelables pour le chauffage ou l'eau chaude sanitaire dans des bâtiments, s'ils sont installés dans des locaux à usage d'habitation, d'activités agricoles et tertiaires.

Mme Catherine Procaccia. – Cette disposition constituerait un important vecteur de développement des énergies renouvelables.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Avis favorable au sous-amendement n°375 rectifié *ter* : il est pertinent de permettre aux intercommunalités spécialisées de mutualiser leurs efforts en faveur des énergies renouvelables et de la réduction de la consommation d'énergie.

Le sous-amendement n°779 est satisfait car le projet de loi prévoit la définition de schémas régionaux des énergies renouvelables : retrait.

Le sous-amendement n°779 est retiré.

Sagesse sur le sous-amendement n°780 rectifié. Les initiatives en faveur du petit éolien méritent d'être encouragées, et leur développement à l'échelle individuelle ou semi-collective leur permettra d'être mieux acceptées.

L'éolien est une énergie par nature intermittente : il est nécessaire de prévoir des solutions d'appoint. Le sous-amendement n°503 rectifié rappelle que ces dernières ne doivent pas augmenter les émissions des CO₂, ce qui est pertinent. Sagesse, car je suis personnellement plutôt favorable à l'énergie hydroélectrique.

Le sous-amendement n°781 rectifié concerne le petit éolien : sagesse.

Avis favorable au sous-amendement n°782 rectifié, sous réserve de deux modifications : le futur Fonds de soutien au développement de chaleur d'origine renouvelable devra concerner aussi bien la distribution que la production. Le ministre d'État s'est engagé à assurer un financement de ce Fonds à hauteur d'un milliard d'euros sous trois ans.

Le sous-amendement n°485 rectifié précise qu'il faut mobiliser la biomasse aussi bien agricole que forestière. Certes, mais le terme « ressources ligno-cellulosiques » me semble préférable, car plus large, à celui d'« agricoles ». Sagesse.

Le sous-amendement n°505 rectifié transpose partiellement les dispositions de la directive européenne du 17 décembre dernier. Il nous faut intégrer dans notre droit l'ensemble de la directive. Avis défavorable.

Le sous-amendement n°783 rectifié est satisfait car l'article 17 prévoit d'améliorer la concertation sociale pour l'éolien, ce qui vaut également pour le petit éolien. Sagesse.

La directive européenne nous incite à améliorer le cadre réglementaire de la technologie de captage et de stockage du carbone, mais ne nous oblige pas à en équiper chaque nouveau projet de centrale. Le sous-amendement n°766 rectifié risquerait d'introduire des distorsions de concurrence qui pénaliseraient les

entreprises françaises. Je souhaiterais connaître la position du Gouvernement.

L'extension de la valorisation de la chaleur renouvelable est pertinente, mais serait mieux placée dans la loi Grenelle II : avis défavorable au sous-amendement n°484.

La loi d'orientation agricole de 2006 autorise déjà les exploitants à utiliser comme carburant de l'huile végétale pure qu'ils ont produite. Avant de prolonger le dispositif, il vaudrait mieux en tirer un premier bilan. Je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement sur l'amendement n°768.

Avis défavorable à l'amendement n°118 rectifié : cette définition de la biomasse n'est pas conforme à la directive européenne.

L'amendement n°325 est satisfait par le projet de loi, qui prévoit expressément la définition de schémas régionaux d'énergie renouvelable. Retrait ou avis défavorable.

Sagesse sur l'amendement n°119 rectifié, pour les mêmes raisons qu'à l'amendement n°485. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°330 concerne des dispositions que la commission a supprimées pour les reporter dans la loi Grenelle II. Retrait ou rejet.

Défavorable au sous-amendement n°263 car la rédaction de l'article permet déjà d'équiper les centrales à charbon de cette nouvelle technologie.

Enfin, le sous-amendement n°120 rectifié comporte une disposition pertinente, mais qu'il faudrait examiner dans le cadre de la loi Grenelle II, parmi d'autres dispositions spécifiques à la chaleur renouvelable.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est favorable à l'amendement n°58 rectifié.

Il est du même avis que la commission quant au sous-amendement n°375 rectifié *ter*.

Avis défavorable aux sous-amendements n°5780 rectifié, 781 rectifié et 783 rectifié, qui portent sur les petites éoliennes, susceptibles de favoriser le mitage territorial, pour une production très faible.

M. Roland Courteau. – Nous avons besoin de toutes les énergies renouvelables !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Le sous-amendement n°503 tend à créer un lien infondé entre le développement des éoliennes et celui de l'énergie thermique. En effet, seule l'énergie thermique permet de répondre à coup sûr aux fluctuations de la demande.

Le sous-amendement n°782 rectifié tend à cumuler le recours au fonds « chaleur » -doté de 960 millions d'euros- et les certificats d'économies d'énergie. Il faudrait l'examiner dans le cadre du projet de loi

Grenelle II, en évitant toute sur-addition des dispositifs. Avis défavorable aujourd'hui.

Le Gouvernement accepte le sous-amendement n°485 rectifié, qui tend à cumuler l'utilisation de la biomasse forestière et de la biomasse agricole, mais l'enjeu de la première dépasse de beaucoup celui de la seconde.

Le sous-amendement n°505 rectifié est inutile puisque le respect de la directive européenne sur l'énergie renouvelable est *ipso facto* un engagement de la Nation.

J'en viens au sous-amendement n°766 rectifié. Actuellement, au stade de la démonstration, la nouvelle technologie de captage de carbone ne sera pas opérationnelle avant 2015. On ne peut donc subordonner le développement des centrales thermiques à son utilisation.

Le sous-amendement n°766 rectifié est retiré.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Défavorable au sous-amendement n°484, le Gouvernement accepte le sous-amendement n°768 car l'utilisation de l'huile végétale pure dans les moteurs doit faire l'objet d'un bilan avant de généraliser son utilisation.

Défavorable à l'amendement n°118 rectifié, le Gouvernement demande le retrait du 119 rectifié. Il propose également de retirer l'amendement n°263.

Enfin, l'amendement n°120 rectifié devrait être examiné dans le cadre du projet de loi Grenelle II.

Le sous-amendement n°375 rectifié ter est adopté.

Le sous-amendement n°780 rectifié est déclaré non adopté.

M. Daniel Raoul. – Monsieur le président, j'ai un doute quant au résultat effectif du vote sur le sous-amendement n°780 rectifié. Je demande donc un nouveau scrutin par assis et levé sur cette disposition relative au petit éolien. La commission s'en était remise à la sagesse du Sénat.

M. le président. – J'y consens, dans l'esprit de tolérance caractérisant nos travaux.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – L'avis de sagesse n'engage plus la commission, qui se rallie à la position défavorable du Gouvernement. (*Marques d'étonnement sur les bancs socialistes*)

Le sous-amendement n°780 rectifié est adopté par assis et levé.

M. le président. – Je mets aux voix le sous-amendement n°503 rectifié.

M. Jean-Claude Merceron. – Le potentiel de l'énergie éolienne dépend du vent, surtout de sa régularité. Il est donc éminemment variable d'un département à l'autre, la Meuse et la Vendée ayant

des caractéristiques très différentes. L'énergie photovoltaïque justifie des considérations analogues.

Dans mon département, le manque de vent n'a interrompu le fonctionnement des éoliennes que 18 % du temps en 2008. Nous sommes loin des 75 % mentionnés par l'auteur du sous-amendement. Lors de la récente période de froid, nous avons obtenu par ce moyen une énergie renouvelable accrue, permettant de moins solliciter notre centrale thermique.

Lorsque c'est possible, il ne faut pas renoncer à l'énergie de proximité, qui participe à notre indépendance.

Le sous-amendement n°503 rectifié n'est pas adopté.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, le sous-amendement n°781 rectifié, mis aux voix par assis et levés, n'est pas adopté.

Le sous-amendement n°782 rectifié bis est adopté.

Le sous-amendement n°485 rectifié est adopté.

Le sous-amendement n°505 rectifié est retiré.

M. Jean Desessard. – Que dirait Bayrou ?

Le sous-amendement n°783 rectifié n'est pas adopté.

M. Daniel Raoul. – Le petit éolien a du plomb dans l'aile...

Le sous-amendement n°484 est retiré.

M. Daniel Soulage. – J'hésite à retirer le n°768 rectifié, sous-amendement d'appel, car la question est toujours en débat dans le sud-ouest.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Une évaluation des usages des huiles végétales pures est nécessaire...

M. Jean Desessard. – Vous avez déjà dit cela il y a un an !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Je n'étais pas là !

M. Jean Desessard. – Vous l'avez dit !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. – Je puis vous indiquer que l'Ademe conduit une étude sur le sujet.

M. Jean Desessard. – Et alors ? Quel est son avis ?

Le sous-amendement n°768 est retiré.

L'amendement n°58 rectifié, sous-amendé, est adopté et devient l'article 17.

Les autres amendements à l'article 17 deviennent sans objet.

Organisme extraparlamentaire (Nomination)

M. le président. – Je rappelle que la commission des finances a proposé une candidature pour un organisme extraparlamentaire. La présidence n'ayant reçu aucune opposition dans le délai d'une heure, je proclame M. Auguste Cazalet membre de la Commission centrale de classement des débits de tabac. (*Applaudissements sur plusieurs bancs*)

Grenelle de l'environnement (Suite)

Discussion des articles (Suite)

Article 17 bis

Afin de tenir compte et de limiter les dommages environnementaux causés par l'activité hydroélectrique sur les bassins versants sur lesquels les ouvrages sont installés, la taxe sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques pourra être dé plafonnée au-delà de 25 %.

M. le président. – Amendement n°59, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

Supprimer cet article.

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'article 17 bis ouvre la possibilité de dé plafonner la redevance sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques.

Cela induirait une confusion entre la redevance qui alimente les budgets de l'État et des départements et la redevance des Comités de bassin sur « les prélèvements en eau », qui finance la protection des milieux aquatiques.

Et surtout, ce serait mettre aux enchères les concessions hydroélectriques lors de leur renouvellement, au détriment de l'équilibre entre l'exploitation de la chute hydraulique, l'insertion environnementale, le développement durable... Le risque est en effet d'attirer des investisseurs à la recherche d'une rentabilité de court terme, alors que la gestion des concessions hydroélectriques exige une vision de long terme. Enfin, un dé plafonnement total n'a pas sa place ici, il conviendra d'en discuter dans le cadre du Grenelle II.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Favorable.

M. Jean Desessard. – Nous nous abstenons !

L'amendement n°59 est adopté et l'article 17 bis est supprimé.

Article 17 ter

L'État étudiera la possibilité d'étendre aux départements et aux régions le bénéfice des tarifs d'achat de l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

M. le président. – Amendement n°60 de suppression, présenté par M. Sido, au nom de la commission.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Ces dispositions ont vocation à figurer dans l'article 17.

L'amendement n°60, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'article 17 ter est supprimé.

L'amendement n°603 n'est pas soutenu.

Article 18

La production en France des biocarburants est subordonnée à des critères de performances énergétiques et environnementales comprenant en particulier ses effets sur les sols et la ressource en eau. La France soutiendra aux niveaux européen et international la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental.

Une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième et de troisième générations.

M. le président. – Amendement n°648, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

I. - Dans les premier et second alinéas de cet article, remplacer le mot :

biocarburants

par le mot :

agro-carburants

II. - En conséquence, procéder à la même substitution dans l'ensemble du projet de loi.

Mme Marie-Christine Blandin. – Nous connaissons parfaitement la réglementation européenne ainsi que les lois et règlements français. Et nous persistons à considérer que le terme de « biocarburants » prête à confusion. Comme les bio-lessives, les bio-aliments, ils semblent attrayants. Or ils n'ont rien de « biologique » au sens désormais courant du terme. Dans ma région, les agriculteurs utilisent un pesticide, le Temic ; ils m'ont dit : « on met des masques et des gants, tellement c'est dangereux ». Et pour cause : le Temic était fabriqué à Bhopal et a causé la mort de milliers d'Indiens ! Je me souviens d'un tract « Boire ou conduire, il faut choisir » que je diffusais pour mettre en garde nos concitoyens, car la production de bioéthanol consomme tellement de pesticides de type Temic que les nappes phréatiques, si tout le monde roule à ce carburant, seront bientôt entièrement polluées et l'eau inapte à la consommation. Les « bio-carburants » sont

en fait des « agro-carburants » : employons le mot juste. (*M. Jean Dessessard applaudit*)

M. Bruno Sido, rapporteur. – La définition est d'ordre réglementaire, on ne peut la modifier dans la loi.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Je ne suis pas loin de partager votre sentiment...

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Les deux termes sont utilisés ; à quoi bon changer l'un pour l'autre ? Mieux vaut garder le terme actuel, même si le problème sémantique mérite réflexion. En tout cas, bio-carburant ou agro-carburant, je vous déconseille vivement d'en boire ! (*Rires*)

M. Jacques Muller. – Au tout début de notre débat, on a pris acte de la difficulté de traduire les concepts anglo-saxons. *Bio fuel* signifie « carburant issu des plantes » ; il n'y a donc pas de confusion possible avec la filière bio qui est dite *organic*. En France, on a introduit une confusion entre les « biocarburants » et la filière des produits de l'agriculture bio. Certaines stations-service affichent des panneaux publicitaires vantant ce qu'ils appellent des « carburants bio » ! On fait là du *green washing* : on repeint en vert des choses qui ne le sont pas. Ce n'est pas seulement une question de vocabulaire ; nous sommes dans une loi fondamentale, précisons les concepts !

La loi de finances pour 2009 a affecté 20 millions à l'agriculture biologique et 1,5 milliard aux « biocarburants ». Ce n'est pas la même chose !

Le ministre semble ouvert à la discussion ; si l'on ne clarifie pas les notions au moment où l'on écrit la loi, quand le fera-t-on ?

Mme Marie-Christine Blandin. – Pour donner du courage au rapporteur et au ministre, je leur dirai que nous avons réussi à supprimer le mot « race » du projet de loi sur l'audiovisuel. Nous n'y étions pas arrivés dans la Constitution et puis Mme Albanel a osé.

M. Paul Raoult. – On peut le faire !

M. Charles Pasqua. – L'argumentation de nos collègues est cohérente et convaincante. Je voterai leur amendement. La loi doit primer sur le règlement ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs socialistes*)

M. Bruno Sido, rapporteur. – Où s'arrêter ? Qu'a de plus l'agriculture biologique par rapport à l'agriculture durable ou à l'agriculture raisonnée ?

M. Charles Pasqua. – Il est logique d'appeler les agro-carburants par leur nom.

Mme Évelyne Didier. – L'argument du rapporteur montre bien où le bât blesse. Les agriculteurs ont été montrés du doigt pour diverses raisons. C'est aujourd'hui une profession qui se cherche, qui est en quête d'une respectabilité qu'elle a l'impression d'avoir perdue. Pour y parvenir, les agriculteurs devront accepter d'appeler les choses par leur nom. Nous

savons bien qu'on ne se débarrassera pas d'un coup des produits phytosanitaires, mais nous savons aussi que les pesticides ne sont pas bons pour l'environnement ni pour la santé. Il faut aller dans cette direction ; il faudra du temps, mais qu'on cesse de nous faire prendre des vessies pour des lanternes !

L'amendement n°648 est adopté.

M. le président. – Amendement n°332, présenté par Mme Herviaux et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

des critères de performances énergétiques et environnementales

par les mots :

l'obligation de mener des expertises exhaustives et contradictoires du bilan écologique et énergétique

M. Paul Raoult. – Nous considérons en effet que l'on ne peut se limiter à ces simples critères de performances énergétiques et environnementales. Nous devons disposer d'études objectives, qui puissent être contradictoires. Il y a quelques années, on présentait les agro-carburants comme la solution miracle au problème des énergies fossiles et l'on ne se demandait même pas de quelle manière ils étaient obtenus. Avec le recul, le bilan est beaucoup plus mitigé, pour ne pas dire très critique lorsque l'on prend en compte tous les pesticides utilisés et la quantité d'eau nécessaire. On voit, avec la déforestation, le bilan désastreux du Brésil.

Il faut nourrir la population avant les voitures !

M. Bruno Sido, rapporteur. – Aucune expertise ne peut être dite exhaustive puisque les données évoluent. En outre, la directive qui vient d'être adoptée parle bien de « critères ». Défavorable.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Même avis que le rapporteur.

L'amendement n°332 est retiré.

M. Jean Desessard. – Bravo pour votre efficacité, monsieur le rapporteur !

M. le président. – Amendement n°649, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Après le mot :

comprenant

rédiger comme suit la fin de la première phrase du premier alinéa de cet article :

, entre autres, son bilan carbone, ses effets sur les sols, la ressource en eau, la biodiversité, la qualité de la rotation des sols et la sécurité alimentaire.

M. Jacques Muller. – Nous proposons un certain nombre de critères essentiels.

Le colza, s'il est pressé dans l'exploitation et utilisé tout de suite a un rendement énergétique considérable qui pourrait assurer l'autonomie énergétique de l'exploitation.

Si on fait du diester de colza vendu en station service, le bilan carbone est extraordinairement dégradé. On sait aussi que produire de l'éthanol avec de l'amidon est un gâchis. C'est pourquoi il est si important de préciser les critères.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Vous avez satisfaction puisque la France soutient un mécanisme de certification des biocarburants et que la directive européenne traite de leur durabilité. Je souhaite le retrait ou le rejet de cet amendement inutile.

L'amendement n°649 est retiré.

M. le président. – Amendement n°264, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC-SPG.

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

Dans l'attente de la mise en œuvre d'un système de certification international, les importations d'agro-carburants sont interdites en France.

Mme Évelyne Didier. – Nous sommes satisfaits de la mise en place d'un mécanisme de certification car, après avoir tous fait preuve d'un enthousiasme sans réserve en 2005, nous nous sommes aperçus qu'il fallait relativiser les avantages des agro-carburants. Le deuxième alinéa a également notre assentiment. En effet, les biocarburants ne doivent pas concurrencer les cultures alimentaires ; produits à partir de déchets, ceux de troisième génération règlent la question. Reste que le deuxième alinéa concerne la recherche et qu'il ne faut pas que les pays en voie de développement souffrent de nos choix.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Importe-t-on des agro-carburants ? Il faut poser les pieds sur terre. Le dernier alinéa de l'article vous donne satisfaction.

Mme Évelyne Didier. – Pour la recherche !

M. Bruno Sido, rapporteur. – L'interdiction que vous proposez serait contraire aux règles de l'OMC. Je suis sûr que vous prendrez de la hauteur et retirerez cet amendement.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Non, il n'y a pas d'importation mais nous parlons en réalité du processus de Copenhague. Si l'interdiction n'est pas possible, le paquet « climat énergie » a contourné la difficulté par une sévrisation des critères de durabilité.

Mme Évelyne Didier. – Merci de m'avoir appris le mot « sévrisation »... Nous voulions surtout ouvrir le débat et, en ne demandant pas la fermeture des usines en France, nous avons été modérés dans notre excès.

L'amendement n°264 est retiré.

M. le président. – Amendement n°506, présenté par M. Biwer et les membres du groupe UC.

Rédiger comme suit le second alinéa de cet article :

Une priorité sera donnée au développement de la recherche et de la production des biocarburants de deuxième et de troisième génération notamment ceux issus de déchets ou de résidus tels que les graisses animales et les huiles alimentaires usagées, de matières cellulosiques d'origine non alimentaire ou de matières ligno-cellulosiques.

M. Jean-Claude Merceron. – En décembre dernier, le Parlement européen a marqué sa volonté de démontrer le respect des obligations nationales imposées aux opérateurs en matière d'énergie renouvelables. Notre amendement s'inscrit pleinement dans le paquet environnemental européen en appelant à promouvoir les biocarburants issus de résidus et de déchets. Les projets de deuxième génération se distinguent déjà en n'entrant pas en concurrence avec l'alimentation humaine, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en utilisant au mieux la matière première grâce à des technologies nouvelles.

M. Bruno Sido, rapporteur. – Cet intéressant amendement serait plus à sa place dans le Grenelle II. Une trop grande précision gênerait paradoxalement le développement de la troisième génération ; je pense notamment au biocarburant produit à partir d'algues. Il serait plus productif de retirer l'amendement.

L'amendement n°506 est retiré.

L'article 18 est adopté.

M. le président. – Compte tenu du jour, vendredi, de l'heure, 18 heures 10, et du travail accompli, je vous propose de suspendre nos travaux. (*Assentiment*)

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. – Au vu de la qualité des débats et du nombre des amendements, ce projet ne sera pas terminé mardi prochain : nous achèverons sa discussion mercredi ou jeudi, avant le projet de loi sur le transport ferroviaire.

Prochaine séance, mardi 3 février 2009 à 10 heures.

La séance est levée à 18 h 15.

Le Directeur du service du compte rendu analytique :

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du mardi 3 février 2009

Séance publique

A 10 HEURES

1. Questions orales.

A 16 HEURES ET LE SOIR

2. 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.

3. Projet de loi (n°501, 2007-2008) relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports (Urgence déclarée).

Rapport (n°184, 2008-2009) de M. Francis Grignon, fait au nom de la commission des affaires économiques.