

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du vendredi 30 janvier 2009

(61^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ROLAND DU LUART

Secrétaires :

MM. Philippe Nachbar, Daniel Raoul.

1. **Procès-verbal** (p. 1223).
2. **Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1223).

Article 11 (*suite*) (p. 1223)

Amendement n° 116 rectifié de M. Gérard César. – MM. Rémy Pointereau, Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Mmes Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie ; Marie-Christine Blandin. – Adoption.

Amendement n° 46 rectifié de la commission. – M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, MM. Jacques Muller, Daniel Raoul. – Adoption.

Amendement n° 144 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – MM. Rémy Pointereau, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 288 rectifié de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 341 rectifié de M. Jean-Etienne Antoinette. – MM. Jean-Etienne Antoinette, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 200 de Mme Évelyne Didier. – Mme Mireille Schurch, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Rejet par scrutin public.

Amendements n°s 202 de Mme Évelyne Didier et 289 de M. Michel Teston. – Mme Mireille Schurch, MM. Michel Teston, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 202 et, par scrutin public, de l'amendement n° 289.

Amendement n° 498 de M. Daniel Dubois. – MM. Daniel Soulage, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 127 rectifié de M. Rémy Pointereau. – MM. Rémy Pointereau, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 287 rectifié de Mme Josette Durrieu. – MM. François Fortassin, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 293 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. – Retrait.

Amendements identiques n°s 117 rectifié de M. Gérard César et 483 de M. Daniel Soulage. – MM. Rémy Pointereau, Daniel Soulage, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Jacques Muller. – Retrait de l'amendement n° 117 rectifié ; adoption de l'amendement n° 483.

Amendement n° 291 rectifié de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 128 rectifié de M. Rémy Pointereau. – MM. Rémy Pointereau, le rapporteur, le ministre d'État, Mme Mireille Schurch. – Adoption.

Amendement n° 258 de Mme Évelyne Didier. – Mme Mireille Schurch, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 129 rectifié de M. Rémy Pointereau. – MM. Rémy Pointereau, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 292 rectifié de Mme de M. Michèle André. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 290 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 12 (p. 1237)

M. Michel Teston.

Amendements n°s 297, 298 de M. Michel Teston et 301 rectifié *bis* de M. Thierry Repentin. – MM. Daniel Raoul, Roland Courteau, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait de l'amendement n° 298 ; rejet de l'amendement n° 297 ; adoption de l'amendement n° 301 rectifié *bis*.

Amendement n° 299 rectifié de M. Michel Teston. – MM. Didier Guillaume, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 295 rectifié *bis* de Mme Françoise Laborde. – MM. François Fortassin, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Roland Courteau, Mme Marie-Christine Blandin, M. Christian Cointat. – Adoption.

Amendement n° 302 de M. Martial Bourquin. – MM. Daniel Raoul, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 47 de la commission. – M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements n°s 303 et 304 rectifié de M. Didier Guillaume. – MM. Didier Guillaume, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n° 303 ; adoption de l'amendement n° 304 rectifié.

Amendement n° 48 de la commission. – M. le rapporteur, Mmes la secrétaire d'État, Marie-Christine Blandin, M. Daniel Raoul. – Adoption.

Amendement n° 508 de Mme Anne-Marie Payet. – Mme Anne-Marie Payet, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 504 de M. Claude Biwer. – MM. Daniel Soulage, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 731 rectifié de M. Louis Nègre, repris par la commission. – M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Daniel Raoul. – Adoption.

MM. Daniel Raoul, le président.

Amendement n° 49 de la commission. – Retrait.

Amendements n°s 305 de M. Roland Ries, 50 rectifié de la commission et sous-amendements n°s 787 de M. Thierry Repentin et 789 de M. Jacques Muller ; amendement n° 300 de M. Thierry Repentin. – MM. Daniel Raoul, le rapporteur, Jacques Muller, Mme la secrétaire d'État, M. Didier Guillaume. – Retrait du sous-amendement n° 787 et de l'amendement n° 305 ; rejet du sous-amendement n° 789 ; adoption de l'amendement n° 50 rectifié ; réserve de l'amendement n° 300.

Amendement n° 306 de M. Roland Ries. – MM. Daniel Raoul, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 307 de M. Roland Ries. – Mme Odette Herviaux, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 308 de M. Roland Ries. – MM. Daniel Raoul, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Didier Guillaume. – Rejet.

Amendement n° 309 de M. Roland Ries. – MM. Daniel Raoul, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État, M. Didier Guillaume. – Rejet.

Amendement n° 310 de M. Roland Ries. – MM. Roland Courteau, le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Rejet.

Réserve du vote de l'article.

M. le président.

Article 13 (p. 1251)

M. Jean-Pierre Caffet.

Amendements n°s 170 de M. Jean-Pierre Caffet, 350 rectifié *ter* de M. Jacques Gautier, 51, 52 de la commission, 702 de M. Nicolas About et 203 de Mme Évelyne Didier. – Mme Bernadette Dupont, MM. le rapporteur, Yves Pozzo di Borgo, Mmes Évelyne Didier, la secrétaire d'État. – Rejet des amendements n°s 170 et 203 ; adoption des amendements n°s 350 rectifié *ter*, 51, 702 et 52.

MM. Jean-Pierre Fourcade, Jean-Pierre Caffet.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 1254)

3. Candidature à un organisme extraparlamentaire (p. 1255).

4. Dépôt d'un rapport du Gouvernement (p. 1255).

5. Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1255).

Article 12 (*suite*) (p. 1255)

Amendement n° 300 (*précédemment réservé*) de M. Thierry Repentin. – MM. Didier Guillaume, Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ; Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 13 *bis* (p. 1256)

Mme Odette Herviaux.

Amendements identiques n°s 53 de la commission et 611 rectifié de M. Yves Dauge ; amendement n° 403 de M. Thierry Repentin. – MM. le rapporteur, le ministre d'État. – Adoption des amendements n°s 53 et 611 rectifié supprimant l'article, l'amendement n° 403 devenant sans objet.

Article 14 (p. 1257)

Amendement n° 404 de M. Michel Teston. – MM. Roland Courteau, le rapporteur, Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie ; M. Daniel Raoul. – Rejet.

Amendement n° 204 de Mme Évelyne Didier. – Mme Évelyne Didier, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 205 de Mme Évelyne Didier. – Mme Évelyne Didier, M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 15 (p. 1259)

Amendement n° 54 de la commission et sous-amendements n°s 405 à 407 de M. Michel Teston, 409 de Mme Jacqueline Alquier et 408 de M. Roland Ries ; amendements n°s 342 rectifié de M. Jean-Etienne Antoinette, 450, 451 de M. Serge Larcher et 207 de Mme Évelyne Didier. – MM. le rapporteur, Michel Teston, Roland Courteau, Jean-Etienne Antoinette, Serge Larcher, Mmes Évelyne Didier, la secrétaire d'État. – Retrait des sous-amendements n°s 406 à 409 ; rejet du sous-amendement n° 405 ; modification de l'amendement n° 342 rectifié ; adoption de l'amendement n° 54 rédigeant l'article, les autres amendements devenant sans objet.

Article 15 *bis* (p. 1264)

Amendement n° 55 rectifié de la commission et sous-amendements n°s 790 de M. Jacques Muller et 410 rectifié de Mme Jacqueline Alquier. – MM. le rapporteur, Jacques Muller, Roland Courteau, le ministre d'État, Mme Marie-Christine Blandin. – Retrait du sous-amendement n° 410 rectifié ; rejet du sous-amendement n° 790 ; adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Article 16 (p. 1266)

MM. Jean-Claude Danglot, Didier Guillaume, Jean-Pierre Fourcade.

Amendement n° 56 de la commission et sous-amendement n° 154 rectifié de M. Thierry Repentin. – MM. le rapporteur, Daniel Raoul, Mme la secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 57 rectifié *bis* de la commission. – M. le rapporteur, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 324 de M. Daniel Raoul. – Mme Bariza Khiari, M. le rapporteur. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 17 (p. 1269)

Mmes Évelyne Didier, Marie-Christine Blandin, MM. Michel Teston, Roland Courteau, François Fortassin, le rapporteur, le ministre d'État.

Amendement n° 58 rectifié de la commission et sous-amendements n° 375 rectifié *ter* de M. Xavier Pintat, 779 à 783 rectifié de M. Daniel Raoul, 503 rectifié, 505 rectifié de M. Claude Biwer, 485 rectifié, 484, 768 de M. Daniel Soulage et 766 rectifié de Mme Évelyne Didier ; amendements identiques n° 118 rectifié de M. Gérard César et 719 de Mme Gélita Hoarau ; amendements n° 325 de M. Daniel Raoul, 326, 329 à 331 de M. Roland Courteau, 328 de Mme Bernadette Bourzai, 119 rectifié, 120 rectifié de M. Gérard César et 263 de Mme Évelyne Didier. – MM. le rapporteur, Jean-Claude Merceron, Mme Bariza Khiari, MM. Roland Courteau, Daniel Soulage, Mmes Évelyne Didier, Catherine Procaccia, Gélita Hoarau, M. Daniel Raoul, Mme la secrétaire d'État, M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. – Retrait des sous-amendements n° 779, 505 rectifié, 766 rectifié, 484, 768 et des amendements n° 719, 325, 119 rectifié, 263 et 120 rectifié ; rejet des sous-amendements n° 503 rectifié, 781 rectifié et 783 rectifié ; adoption des sous-amendements n° 375 rectifié *ter*, 780 rectifié, 782 rectifié *bis*, 485 rectifié et de l'amendement n° 58 rectifié modifié rédigeant l'article, les autres amendements devenant sans objet.

6. Nomination d'un membre d'un organisme extraparlamentaire (p. 1284).

7. Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1284).

Article 17 *bis* (p. 1284)

Amendement n° 59 de la commission. – MM. Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. – Adoption de l'amendement supprimant l'article.

Article 17 *ter* (p. 1285)

Amendement n° 60 de la commission. – MM. le rapporteur, le ministre d'État. – Adoption de l'amendement supprimant l'article.

Article 18 (p. 1285)

Amendement n° 648 de M. Jacques Muller. – Mme Marie-Christine Blandin, MM. le rapporteur, le ministre d'État, Jacques Muller, Charles Pasqua, Mme Évelyne Didier. – Adoption.

Amendement n° 332 de Mme Odette Herviaux. – MM. Paul Raoult, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 649 de M. Jacques Muller. – MM. Jacques Muller, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 264 de Mme Évelyne Didier. – Mme Évelyne Didier, MM. le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Amendement n° 506 de M. Claude Biwer. – MM. Jean-Claude Merceron, le rapporteur, le ministre d'État. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

M. le ministre d'État.

Renvoi de la suite de la discussion.

8. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 1290).

9. Ordre du jour (p. 1290).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ROLAND DU LUART

vice-président

Secrétaires :
M. Philippe Nachbar,
M. Daniel Raoul.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures cinquante.)

1

PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion d'un projet de loi

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 (n^{os} 42 et 165).

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

Article 11 *(suite)*

I. – L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence.

Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et pour les déplacements interurbains, et aux investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

L'État prendra des mesures d'adaptation de la loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs pour tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer.

II. – L'État veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondance aérienne d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien. À cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.

La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée.

Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'État continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements et veillera au financement nécessaire de l'aide à l'insonorisation des constructions 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. À cet effet, la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les États voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR.

En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'État intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile. À l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager-kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et une réduction de 50 % du bruit perçu.

La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales.

III. – La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-

France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. À cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de 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 Île-de-France,

- les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.

Il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant fin 2009. Cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets. Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, incluant la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, seront mises à l'étude la ligne Paris-Amiens-Calais et la ligne Toulouse-Narbonne, reliant les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest.

Le transport ferroviaire régional constitue un élément structurant pour les déplacements d'échelle interrégionale, interurbaine ou périurbaine. Il contribue notamment à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

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

L'amendement n° 116 rectifié est présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Pointereau, Cornu, Bailly, Vasselle, Grignon et Lefèvre, Mme Procaccia et M. Gilles.

L'amendement n° 617 est présenté par M. de Montgolfier.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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

, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels

La parole est à M. Rémy Pointereau, pour présenter l'amendement n° 116 rectifié.

M. Rémy Pointereau. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, cet amendement vise à limiter la consommation des espaces agricoles et naturels.

S'il est essentiel que la politique des transports de voyageurs contribue notamment à la diminution de l'utilisation des hydrocarbures et à l'émission de produits polluants, il est également très important que sa mise en œuvre soit conditionnée à une consommation économe et rationnelle des espaces agricoles et naturels sans laquelle l'objectif de développement durable ne saurait être respecté.

Même si la maîtrise de la consommation des espaces figure désormais à l'article 9 relatif à la politique globale des transports, il convient d'y faire à nouveau référence dans le cadre de l'objectif des transports de voyageurs.

Chacun le sait, tous les dix ans, l'équivalent de plusieurs milliers d'hectares de surfaces agricoles disparaît. Ce sont autant de terres en moins destinées à l'alimentation humaine. Il faut donc rester vigilant tout en favorisant le transport de voyageurs.

M. le président. L'amendement n° 617 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques. La commission est favorable à cet amendement de précision très utile.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'économie. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, pour explication de vote.

Mme Marie-Christine Blandin. Cet amendement, qui vise à protéger les espaces agricoles et naturels, est très sympathique.

Nous avons nous aussi déposé des amendements qui visaient à protéger les espaces agricoles et naturels. Nous avons notamment fait des propositions en matière d'urbanisme afin de limiter l'extension de la ville. Mais ces amendements n'ont reçu d'avis favorable ni du rapporteur, ni du ministre, ni de nos collègues.

En matière de transports, vous voulez protéger les espaces agricoles et naturels. Fort bien ! On peut toutefois s'interroger sur les conséquences d'un tel amendement. On ne peut pas faire circuler les TGV et les trains sur des voies aériennes, au-dessus de milliers d'hectares de champs. Les grands canaux ne peuvent pas ne pas traverser la campagne ou être souterrains sur des centaines de kilomètres.

Je m'abstiendrai donc sur cet amendement, dont la rédaction me laisse perplexe.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 46, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

À 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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

D'une part, il convient de préciser que l'article 11 du projet de loi traite des déplacements interurbains. Il s'agit également d'alléger le texte en supprimant la référence à la « priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et pour les déplacements interurbains ».

D'autre part, cet amendement vise à supprimer une disposition qui intervient deux fois dans l'article 11, la structuration et les effets du TER apparaissant au deuxième alinéa et à la fin du paragraphe III.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à cet amendement, sous réserve de la suppression des mots « maritimes et fluviaux ».

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

M. Jacques Muller. Je souhaite moi aussi que M. le rapporteur accepte de rectifier son amendement en ajoutant les mots « et périurbains » après les mots « déplacements interurbains ».

La différence ne paraît certes pas évidente, mais on constate aujourd'hui le développement de nouveaux modes de transports, notamment le tram-train, qui facilite les trajets pendulaires entre le domicile et le travail et contribue largement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

M. le président. Monsieur le rapporteur, la commission accepte-t-elle les propositions de modifications suggérées par Mme la secrétaire d'État et par M. Muller ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Oui, monsieur le président, et elle rectifie son amendement en ce sens.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 46 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission, et ainsi libellé :

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

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

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

Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Daniel Raoul, pour explication de vote.

M. Daniel Raoul. Je ne comprends pas pourquoi Mme la secrétaire d'État veut supprimer le mot « fluviaux ». La navette de Bercy est un mode de transport urbain.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Nous discutons d'un article qui porte sur les déplacements interurbains. Or, la navette de Bercy est, vous l'avez souligné, un moyen de transport urbain. *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'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, est ainsi libellé :

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'Île-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.

La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Il est défendu.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Je partage le constat de nos collègues.

Il est de notoriété publique que la ligne Paris–Rouen–Le Havre cause de nombreux problèmes à la SNCF. Les ralentissements sont très nombreux, notamment en raison de la vétusté des voies.

La ligne Paris–Caen–Cherbourg connaît, elle aussi, des perturbations techniques régulières. J'ajoute qu'il en est de même sur la ligne Paris–Troyes–Culmont–Chalindrey.

Comme l'a indiqué hier M. Dominique Bussereau, Réseau ferré de France a récemment engagé des efforts pour améliorer le fonctionnement des deux premières lignes, mais pas de la troisième, hélas !

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. Monsieur Pointereau, l'amendement n° 144 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Rémy Pointereau. Non, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 144 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 288, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. L'esprit novateur de ce projet de loi doit nous inciter à ne négliger aucune piste dans la recherche d'une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre. Favoriser les transports collectifs, aériens ou ferroviaires ne suffit plus face à une demande constante de nos concitoyens de pouvoir bénéficier d'un mode de déplacement quotidien aussi pratique que la voiture.

Le service auto-train peut répondre à cette attente en réduisant la masse de CO₂ émise par chaque voyageur sur un trajet longue distance tout en ne le privant pas de sa voiture, qui reste le moyen de déplacement le plus commode pour les petits trajets.

J'attire également votre attention sur les retombées économiques que susciterait la promotion de ce mode de transport très prisé par nombre de nos voisins européens. En effet, 70 % des clients viennent de l'international ! Ainsi, grâce au service auto-train de Narbonne par exemple, les Suédois, les Norvégiens ou encore les Allemands trouvent là un mode de déplacement très pratique pour leurs voyages vers l'Aude ou tout autre département français qu'ils affectionnent particulièrement pour passer leurs vacances.

Enfin, ce service génère chaque année de nombreux emplois liés au chargement et au déchargement des véhicules, au lavage des voitures ou encore aux prestations proposés lors du trajet. Tous ces avantages ainsi que la qualité reconnue de ce service ont déjà reçu l'approbation d'associations de consommateurs et n'attendent plus que notre soutien actif pour sa promotion.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris l'intention des auteurs de cet amendement.

Par ferroutage, on entend traditionnellement l'ensemble des techniques qui permettent de charger le camion complet sur un train, c'est-à-dire le tracteur et la remorque, et d'embarquer le chauffeur.

Le ferroutage est donc davantage une notion de transports de marchandises que de transports de voyageurs, qui est l'objet de l'article 11.

Toutefois, le développement des auto-trains, notamment dans les zones touristiques, me semble être une très bonne idée.

C'est pourquoi la commission avait émis un avis favorable, sous réserve d'une rectification visant à supprimer « le ferroutage ». Je réitère cette proposition à l'auteur de l'amendement.

M. le président. Monsieur Teston, acceptez-vous de rectifier votre amendement dans le sens suggéré par M. le rapporteur ?

M. Michel Teston. Nous avons bien compris qu'il s'agit non pas de rayer d'un trait de plume le ferroutage, mais simplement d'enlever les termes « le ferroutage » dans cet amendement. Nous acceptons donc de rectifier notre amendement dans ce sens.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 288 rectifié, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, et ainsi libellé :

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.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Sous réserve de cette rectification, la commission émet un avis favorable.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 288 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 341 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Gillot, S. Larcher, Lise, Patient, Tuhejava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jean-Etienne Antoinette.

M. Jean-Etienne Antoinette. Cet amendement vise à ajouter la possibilité d'étudier la mise en œuvre d'une ligne ferroviaire en Guyane.

Au regard de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de préservation des espaces naturels et compte tenu de l'évolution exponentielle de la population guyanaise et de son développement économique, je souhaiterais vivement, non seulement que l'on n'écarte pas, mais que l'on examine sérieusement au sein des études prévues la possibilité de création, sinon d'un réseau, du moins d'une ligne ferroviaire en Guyane.

Permettez-moi de vous présenter la situation actuelle.

Par rapport à la métropole et à d'autres départements d'outre-mer, le réseau routier guyanais reste modeste au regard de sa superficie, 90 000 kilomètres carrés, l'équivalent du Portugal ou de six départements de la France métropolitaine, et également au regard de son peuplement et de son développement économique.

Sur 1 300 kilomètres de routes officielles, moins de 500 kilomètres sont des routes nationales, essentiellement situées sur la bande littorale.

L'État et la région ont souhaité améliorer le réseau de l'île de Cayenne et la RN1, route littorale, qui dessert Sinnamary, Iracoubo et Saint-Laurent-du-Maroni.

Une nouvelle route nationale aussi nommée Transamazonienne Est-Ouest ou Transguyanais inclut un tronçon guyanais de 100 kilomètres 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 RN2, peu de compensations écologiques existent, et quand elles existent, les écoducs, qui sont les lieux de passage presque obligés de nombreuses espèces animales au-dessus de la tranchée routière, sont détournés par des chasseurs qui en ont fait un piège mortel.

Ces écoducs sont également remis en question, parce qu'ils constituent des endroits idéaux pour les braquages effectués par les clandestins. Leur efficacité est aussi critiquée : l'exploitation forestière a lieu 50 mètres en arrière, et il s'agit en réalité des îlots de forêt accolés à la route plutôt que des zones de passage maintenant l'unité de la forêt. Ils constituent par ailleurs un danger pour les voitures : les chutes d'arbres et de branches sont un risque permanent.

En outre, à la fin de 1999, on comptait 35 000 véhicules par 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 cette époque, et les embouteillages, inconnus alors, sont maintenant quotidiens avec 50 000 véhicules par jour sur les routes de l'agglomération.

Dans le même temps, les transports en commun restent peu structurés dans l'île de Cayenne et quasi inexistant, ou organisés de façon très aléatoire ailleurs. Dans l'intérieur, et surtout de l'intérieur vers Cayenne, le transport par pirogue ou par avion est très coûteux pour les populations des communes, dont le pouvoir d'achat est faible. Vous connaissez le problème du prix du carburant pour les salariés qui font les trajets pendulaires quotidiens de 120 kilomètres pour l'aller et retour Cayenne-Kourou et parfois plus pour l'aller et retour Cayenne-Sinnamary.

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-du-Maroni et Maripasoula, certains craignant un développement de divers trafics – orpaillage, bois, viande de brousse et chasse illégale, espèces animales, biopiratage, entre autres – dont on a vu dans les pays voisins qu'il était facilité par la création de routes, alors que la circulation traditionnelle sur le fleuve les limitait jusqu'ici. Depuis, 60 kilomètres ont été réalisés entre Saint-Laurent-du-Maroni et Apatou.

Par ailleurs, les routes construites sur un sol fragile sont malmenées par les pluies, ce qui implique un entretien très coûteux et parfois dangereux, les urgences pouvant être assurées par les avions et hélicoptères, pour une empreinte écologique moindre et sans nouvelle atteinte à l'intégrité écologique de la forêt.

Comment donc résoudre au mieux, pour la population, comme pour le développement économique et l'environnement, la question du désenclavement et du maillage du territoire de Guyane ?

Une ligne ferroviaire coûterait cher, très cher compte tenu de la nature des sols. Mais il n'y a pas de risque sismique en Guyane et, sur le long terme, cela ne serait-il pas finalement avantageux ?

La question mérite d'être réellement posée au regard des objectifs et critères fixés par cette loi pour l'étude des projets d'infrastructures. C'est pourquoi je souhaite que cet amendement soit adopté.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Compte tenu de la spécificité ultra-marine, je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Cet amendement est déjà satisfait par une disposition de l'article 49 du projet de loi, en vertu de laquelle le Gouvernement mettra à l'étude un programme de maillage du territoire par des modes de transports collectifs en sites propres et les résultats de cette étude seront livrés en 2011. Par conséquent, il n'est peut-être pas nécessaire de le maintenir.

M. le président. Monsieur Antoinette, l'amendement n° 341 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Etienne Antoinette. Je le maintiens, parce que, depuis hier, on renvoie l'examen de certains de nos amendements à plus tard, mais cela ne reflète pas le fond du débat !

Hier, M. le rapporteur a fait observer que, en France hexagonale, il y avait un réseau à deux vitesses. Permettez-moi d'ajouter une troisième vitesse, celle des départements d'outre-mer.

Le présent amendement vise simplement à introduire la possibilité d'une étude. Ce n'est pas cher payé !

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 341 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 200, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. L'utilisation de l'avion est assez « énergivore » pour que l'on y ajoute en plus des aides ou subventions. Lors du Grenelle, le groupe 1 du Grenelle de l'environnement proposait 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 exister sur de telles lignes aériennes.

De telles subventions conduisent à une mise en concurrence des territoires, ce qui n'empêche pourtant pas la suppression des lignes dès lors que la rentabilité de la compagnie paraît insuffisante.

En ne subventionnant pas de telles compagnies, on aide à établir le vrai coût du transport aérien et on favorise les énergies non polluantes. C'est pourquoi, pour rester dans

la logique retenue lors du Grenelle de l'environnement, logique où la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours, nous proposons de supprimer toute aide ou subvention aux compagnies à bas prix.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. L'objet de cet amendement va bien au-delà des conclusions du Grenelle de l'environnement. 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.

Au regard de ces arguments, la commission a émis un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet également un avis défavorable, car c'est un problème social et d'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. Je demande un scrutin public sur cet amendement. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 200.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

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

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 103 :

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.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 202, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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 finance-

ment des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable des transports définie au présent chapitre.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement a pour objet la mise à l'étude d'une taxation du kérosène sur les vols intérieurs lorsqu'une desserte TGV de qualité comparable existe.

Comme vous le savez, les émissions de gaz à effet de serre sont croissantes et sont d'autant plus importantes que l'altitude est élevée. Les effets des transports aériens sur le climat sont donc accrus.

C'est d'ailleurs pourquoi, comme je l'ai dit précédemment, le Grenelle de l'environnement a retenu une logique qui fait de la route et de l'avion des solutions de dernier recours.

Une « taxe kérosène » sur les vols intérieurs permettrait d'établir une certaine équité entre transports aériens et transports terrestres. Puisque les poids lourds sont assujettis à des taxes sur le carburant, rien ne justifie que les aéronefs en soient exemptés.

La taxe sur le kérosène s'appliquerait alors aux lignes aériennes dont l'itinéraire est desservi par une liaison ferroviaire à grande vitesse à qualité de prestation comparable. Serait ainsi organisée, conformément aux préconisations du Grenelle de l'environnement, « une cohérence des dessertes aériennes avec le TGV afin de trouver un équilibre concurrentiel au regard du report modal sur des modes moins polluants ».

Je demande l'instauration d'une telle taxation pour des raisons écologiques mais aussi pour des raisons d'équité économique.

Notre amendement vise à inclure *in extenso* l'un des mécanismes incitatifs prévu par l'engagement n° 36 du Grenelle : l'étude de la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsqu'il existe une alternative ferroviaire de même qualité. Il s'agit donc d'étudier les conditions de faisabilité d'une telle taxe et de prévoir que son produit sera affecté au financement des infrastructures nécessaires à la politique intermodale des transports.

M. le président. L'amendement n° 289, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Ce texte n'est pas l'aboutissement, il est le point de départ d'une évolution. Je crois que M. le ministre d'État avait même parlé de « transition environnementale ».

C'est notamment parce que les députés socialistes ont travaillé et obtenu l'adoption d'une centaine d'amendements qu'ils ont voté pour ce texte à l'automne dernier. Nous avons donc globalement admis que ce texte nous permettait d'être créatifs.

Puisque le Gouvernement prévoit des études pour changer les choses, laissez-nous donc faire de même ! Nous vous proposons ainsi de réfléchir à la mise en place d'une taxe sur les lignes aériennes intérieures lorsqu'existe une alternative ferroviaire de même qualité.

Cette possibilité est d'ailleurs prévue par l'engagement n°36 pris à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'environnement, et suivant lequel cette taxe pourra être une « taxe sur les rotations, ou sur les passagers, ou sur le kérosène », cette dernière possibilité venant d'être proposée par notre collègue du groupe CRC-SPG Mireille Schurch.

Cet amendement ne tend finalement qu'à remédier à un oubli du Gouvernement.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 202, le Gouvernement a jugé que l'intégration du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émission, que prévoyait précisément l'engagement n° 36, rendait superflue la mise en place d'une taxe sur les carburants consommés par les avions.

La commission demande l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 202, ainsi que sur l'amendement n° 289.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Premièrement, il faut constater que la part du transport aérien domestique régresse avec la mise en place des lignes à grande vitesse. Elle a baissé de 15 % depuis 2000.

Deuxièmement, dans le cadre du paquet climat-énergie, il est prévu, comme l'a souligné M. le rapporteur, que le transport aérien soit intégré dans le système d'échange de quotas d'émission.

Troisièmement, dans le cadre de la contribution climat-énergie et de l'étude qui sera menée, nous devons parvenir à une vision globale de l'ensemble des systèmes de transport qui utilisent des énergies fossiles.

Par conséquent, nous demandons le retrait de ces amendements. À défaut, nous émettrons un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 289 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Il me semble que notre amendement permet bien d'avoir une vision globale, que Mme la secrétaire d'État appelle de ses vœux, puisque nous n'excluons aucune des possibilités prévues par l'engagement n° 36 du Grenelle. La taxe peut porter sur les rotations, sur les passagers ou bien sur le kérosène.

C'est la raison pour laquelle nous maintenons notre amendement, en vous demandant, bien sûr, mes chers collègues, de l'adopter.

M. le président. Madame Schurch, l'amendement n° 202 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. Je partage le point de vue exprimé par M. Teston.

Nous demandons une étude, qui répond, madame la secrétaire d'État, à votre souhait d'avoir une vision globale à partir de laquelle il sera possible de déterminer la taxe à mettre en place.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 202.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 289.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission des affaires économiques.

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

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 104 :

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.

L'amendement n° 498, présenté par M. Dubois et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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 »,

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Cet amendement a été rédigé par M. Daniel Dubois.

La ligne Paris-Amiens-Boulogne n'est électrifiée que jusqu'à Amiens. Cela oblige à un changement de locomotive, lequel nécessite un arrêt de douze minutes.

Ce laps de temps est peu significatif, mais il existe un projet d'électrification de la ligne, entre Rang-du-Fliers et Boulogne, qui obligerait à un deuxième changement de locomotive sur le trajet, soit vingt-quatre minutes d'arrêt au total, ce qui devient rédhibitoire.

L'électrification globale de la ligne paraît donc indispensable.

En partenariat avec les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne impliquera une desserte rapide des territoires concernés et alentours, tels que la côte picarde et la côte d'Opale, par un mode de transport respectueux de l'environnement et supprimera le temps d'attente de douze minutes à Amiens, nécessaire pour changer les locomotives électriques en diesel et vice versa.

Ce projet est soutenu à l'unanimité par les conseillers généraux de la Somme.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Mon cher collègue, cet amendement est satisfait puisque nous avons adopté hier l'amendement n° 31 rectifié. En conséquence, je vous demande de le retirer.

M. le président. Monsieur Soulage, l'amendement n° 498 est-il maintenu ?

M. Daniel Soulage. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 498 est retiré.

L'amendement n° 127 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juilhard, est ainsi libellé :

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

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

La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Il s'agit d'un amendement de précision et de bon sens.

L'instruction des projets comportant des aléas d'ordre technique et environnemental, juridique et financier notamment, il en résulte que leur programmation ne peut être certaine sur une longue période. Aussi, il convient de substituer aux projets de la première liste, retardés pour une cause quelconque, le démarrage de projets de la seconde liste, jugés plus lointains mais bénéficiant de circonstances plus favorables dans leur réalisation d'ici à 2020.

Il s'agit en fait d'être pragmatique, en fonction de l'avancement des dossiers. On sait très bien que, parfois, se posent des problèmes environnementaux : on a vu des scarabées, des écrevisses à pattes blanches, des chauves-souris même, bloquer des dossiers pendant des années ; et durant ce temps-là, aucun autre projet ne se faisait !

Je comprends que l'on puisse s'intéresser aux scarabées, aux écrevisses, mais il faut que l'on puisse travailler sur des projets qui sont bien avancés et sur lesquels tout le monde est d'accord.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement n'est pas sans rappeler vos pique-prunes, monsieur le président ! (*Sourires.*)

La première liste des 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici à 2020 est purement indicative.

À mes yeux, il existe une réelle fongibilité, pour les raisons que vous avez d'ailleurs indiquées, entre les deux listes : celle à moyen terme et celle à long terme.

Toutefois, le Gouvernement pourrait peut-être rassurer notre collègue sur ce point. Par conséquent, la commission souhaite entendre son avis.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à cet amendement pragmatique et de bon sens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 127 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 287, présenté par Mmes Durrieu et Jarraud-Vergnolle et MM. Fortassin, Cazalet et Borotra, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. François Fortassin.

M. François Fortassin. L'État s'est désengagé financièrement, au-delà de 50 %, de la liaison ferroviaire à grande vitesse du Béarn et de la Bigorre alors même qu'il s'agit d'un dossier stratégique pour ces régions. Il convient de réinscrire cette desserte et le barreau Dax-Pau-Lourdes-Tarbes dans ses priorités, dans le cadre de la réalisation de la ligne Bordeaux-Hendaye.

C'est d'autant plus nécessaire qu'en l'état actuel les collectivités, comme la communauté d'agglomération Pau-Pyrénées, le conseil général des Hautes-Pyrénées et le Grand-Tarbes, sont appelées à participer au financement de la LGV Bordeaux-Hendaye sans avoir l'assurance d'être desservies.

Conformément aux souhaits des élus de l'agglomération paloise, de la communauté d'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz, du conseil général des Pyrénées-Atlantiques, du conseil général des Hautes-Pyrénées et du Grand Tarbes, la LGV doit permettre de relier le Béarn et la Bigorre à Paris en moins de trois heures, d'accéder à Bordeaux, notamment, à partir de Pau ou de Tarbes en cinquante minutes et de rejoindre Mont-de-Marsan en trente-cinq minutes.

L'apport de la grande vitesse ferroviaire au développement des territoires trouve son plein effet en deçà de trois heures, comme en témoignent les études d'évaluation des effets de la ligne en service. L'actuel projet ferroviaire Bordeaux-Hendaye est à ce titre insuffisant puisqu'il offre au mieux un temps d'accessibilité à Paris d'environ quatre heures pour le Béarn et la Bigorre.

Or il s'agit d'un bassin de clientèle de 400 000 habitants, auxquels il faut ajouter les 5 millions ou 6 millions de touristes, pèlerins et visiteurs qui viennent dans ces régions.

Aujourd'hui, le cœur de l'Aquitaine, notamment le Béarn, le cœur de Midi-Pyrénées, notamment les Hautes-Pyrénées, sont menacés d'isolement et d'enclavement. Il convient donc, à la fois pour des logiques de désenclavement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'ajouter à la liste des priorités territoriales du maillage LGV la desserte du Béarn et de la Bigorre, dans le cadre de la ligne Bordeaux-Hendaye.

Il s'agit d'un dossier concernant l'aménagement du territoire auquel un certain nombre d'élus de ces secteurs, toutes tendances confondues, d'ailleurs, sont particulièrement attachés.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. J'étais intervenu au tout début de l'examen de cet article 11 – je n'étais pas le seul ! – pour rappeler qu'il ne fallait pas tomber dans la « LGV-mania » (*Sourires.*) et que, dans la plupart des cas, un bon réseau de trains Corail aux lignes régénérées, qui auraient d'ailleurs l'avantage de ne pas consommer d'espace agricole, suffirait largement à répondre à certains besoins.

Par conséquent, je souhaite entendre l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. L'insertion de cette disposition dans le cadre des lignes à grande vitesse soulève des difficultés. Une étude est en cours, justement, pour définir les meilleures conditions de desserte du Béarn et de la Bigorre.

À la limite, nous pourrions l'accepter si elle était intégrée à la fin non du sixième, mais du treizième alinéa, après les mots : « ainsi qu'un barreau Est-Ouest ».

M. le président. Monsieur Fortassin, acceptez-vous de rectifier votre amendement en ce sens ?

M. François Fortassin. Dès l'instant où cela figure dans le texte, je suis d'accord !

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 287 rectifié, présenté par Mmes Durrieu et Jarraud-Vergnolle et MM. Fortassin, Cazalet et Borotra, qui est ainsi libellé :

Compléter l'avant-dernier alinéa du III de cet article par les mots :

et un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 293, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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,

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Nous souhaitons combler un réel manque dans l'énoncé des lignes figurant à l'article 11. Notre proposition porte sur le traitement du nœud ferroviaire lyonnais et la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qu'il faudrait inscrire dans les priorités du programme national.

Ainsi, il conviendrait de « faire sauter le bouchon » de ce nœud ferroviaire pour fluidifier le trafic des TGV Nord-Sud qui transitent par la gare de la Part-Dieu et, plus tard, des TGV Rhin-Rhône et Lyon-Turin. Cela implique la séparation des flux de fret et de voyageurs dans l'agglomération lyonnaise ainsi que la réalisation des branches nord, puis sud, du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Cet impératif se justifie d'autant plus que les flux de transit de marchandises s'accroissent de manière significative sur l'axe nord-sud. Simultanément, le développement des zones logistiques et des zones d'activité implantées à l'est de l'agglomération suscite de nouveaux trafics, presque intégralement assurés par la route.

Il y va donc de l'aménagement du territoire bien au-delà de la région lyonnaise.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Dans la mesure où Réseau ferré de France, RFF, s'est engagé à traiter ce « bouchon lyonnais » – s'agissant de lignes ferroviaires, je mets le terme entre guillemets –, est-il nécessaire d'alourdir le texte du Grenelle I en y inscrivant ce problème, qui semble être sinon réglé, du moins en voie de l'être ?

Je demande donc l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Nous sommes très favorables à ce projet, sur lequel nous sommes d'ailleurs en train de mener une concertation.

Pour autant, il ne semble pas trouver sa place dans les lignes à grande vitesse, puisqu'il s'agit de fret.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. L'amendement comporte effectivement deux volets : l'interconnexion des lignes TGV dans l'agglomération lyonnaise, d'une part, et le contournement ferroviaire de l'agglomération, d'autre part.

Que ces deux points apparaissent dans le projet de loi à l'article 11, comme nous le proposons, ou dans un autre article, cela nous convient également, pourvu qu'ils y figurent.

Je voudrais me tourner vers Bruno Sido pour lui indiquer qu'il ne s'agit pas d'un « bouchon entre guillemets » : c'est un vrai bouchon ! Les « bouchons entre guillemets », à Lyon, c'est autre chose... *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le sénateur, nous sommes à ce point engagés dans ce projet que, vous le savez, nous menons actuellement des discussions locales pour déterminer les endroits de passage.

Il n'y a donc pas de problème de principe : ce sujet est pour nous absolument prioritaire, plus encore que la question des LGV. Néanmoins, la concertation étant en cours, ne donnons pas le sentiment que nous en préjugeons les conclusions !

Je comprends que vous souhaitiez adresser un message. Cependant, dans l'immédiat, je vous demande de retirer votre amendement afin que nous puissions mettre la navette à profit pour nous mettre d'accord sur une rédaction qui corresponde à la réalité.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 293 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Je ne suis pas insensible aux propos de M. le ministre d'État !

Si nous pouvons avoir l'engagement formel que ces besoins primordiaux de traitement du nœud ferroviaire lyonnais seront pris en compte lors de la navette, je retirerai l'amendement.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Je vous confirme, monsieur le sénateur, que c'est une absolue priorité.

M. Michel Teston. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 293 est retiré.

Je suis saisi de trois amendements identiques.

L'amendement n° 117 rectifié est présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Pointereau, Cornu, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et Gilles.

L'amendement n° 483 est présenté par M. Soulage et les membres du groupe Union centriste.

L'amendement n° 618 est présenté par M. de Montgolfier.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

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

La parole est à M. Rémy Pointereau, pour présenter l'amendement n° 117 rectifié.

M. Rémy Pointereau. Je considère que je l'ai déjà défendu en présentant l'amendement n° 116 rectifié. Aussi, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 117 rectifié est retiré.

La parole est à M. Daniel Soulage, pour présenter l'amendement n° 483.

M. Daniel Soulage. L'article 11 prévoit notamment que l'État lancera un programme d'investissements permettant de réaliser 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse d'ici à 2020, programme qui doit faire l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales avant la fin de 2009.

Cette concertation est primordiale. Elle prendra notamment en compte les répercussions de ces lignes sur la biodiversité. Toutefois, elle ne saurait être exhaustive sans une évaluation des conséquences de telles infrastructures sur les espaces agricoles et naturels qui structurent le territoire sur les aspects tant environnementaux que paysagers ; la maîtrise de la consommation de ces espaces figure parmi les objectifs de la politique générale des transports prévue à l'article 9.

Les effets dépassent la seule consommation de surfaces : l'implantation de tels ouvrages, par leur localisation sur des zones à fort potentiel agronomique ou sur des secteurs au parcellaire restructuré, peut conduire à perturber gravement les exploitations concernées dans leurs conditions de fonctionnement et à remettre en cause la viabilité de celles-ci.

M. le président. L'amendement n° 618 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Favorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable

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

M. Jacques Muller. Cet amendement introduit une donnée qui manquait dans le texte.

Je me réjouis, pour ma part, que soit inscrit dans le texte du projet de loi le fait que la concertation sur la biodiversité est au cœur du mécanisme décisionnel. Pour ce qui est de la ligne du TGV Provence, la tortue des Maures nous remerciera probablement, puisqu'elle sera prise en compte dans la réflexion !

Pour ce qui est de la dimension agricole du problème, je crois qu'il est important de la prendre en compte, étant entendu que cet amendement aura des conséquences sur une disposition figurant déjà dans le texte, celle qui concerne l'achèvement de la ligne du TGV Est.

Je suis, pour les raisons que vous imaginez, un usager régulier, fidèle, de cette ligne de TGV, dont l'achèvement permettrait de gagner vingt minutes sur un trajet de deux heures et demie. Là, il n'est pas question de tortue, mais cela vaut-il vraiment la peine de sacrifier des terres agricoles pour gagner une vingtaine de minutes ?

On ne peut pas négliger non plus l'incidence de tels travaux sur les enveloppes budgétaires nationales ou régionales. On sait aujourd'hui que l'achèvement de cette ligne

coûterait quelque 4 milliards d'euros. Avant d'engager une telle somme pour gagner vingt minutes, en sacrifiant de surcroît des terres agricoles, il convient, me semble-t-il, de se poser sérieusement quelques questions.

Quoi qu'il en soit, je soutiens sans réserve l'amendement n° 483.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 483.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Monsieur Muller, si je n'étais tenu à un devoir de réserve, je m'associerais à ce que vous venez de dire à propos du TGV Est, car la LGV Ouest pose exactement les mêmes problèmes : on envisage d'engager les mêmes sommes pour la même durée de trajet et, là aussi, au prix d'une démolition de l'espace agricole.

L'amendement n° 291 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy, MM. Boutant, Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement vise à élargir le champ de la concertation prévue concernant le programme des futures lignes à grande vitesse. Nous proposons qu'elle porte 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 ce que prévoit la législation en vigueur pour les infrastructures autoroutières.

Il s'agit en fait de susciter la réflexion sur le vide juridique touchant au régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées.

En effet, compte tenu des incidences financières qu'ont les lignes à grande vitesse sur les communes traversées et dans la mesure où le marché des voies de chemin de fer s'ouvre à la concurrence, l'exploitation de ces voies pouvant dès lors être assimilée à une activité commerciale, il semble justifié que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires soient assujettis au versement de la taxe professionnelle au profit des communes traversées, comme la législation l'impose aux concessionnaires d'infrastructures autoroutières.

Cette mesure demandée par l'ensemble des maires des communes traversées par les lignes à grande vitesse est seule à même de compenser les pertes de revenus et de recettes fiscales liées à la disparition des taxes d'habitation et de foncier bâti et non bâti, à la perte des taxes professionnelles due au déplacement d'activités économiques, ainsi qu'à la baisse de recettes pour les activités en relation avec le tourisme.

Une telle disposition est légitime et, si elle mérite d'être encore étudiée, elle pourrait faire l'objet de précisions d'ici à l'examen du projet de loi de finances pour 2010.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Les lignes à grande vitesse entraînent indiscutablement des préjudices socio-économiques pour les communes traversées.

Toutefois, je m'interroge sur la pertinence d'une nouvelle taxe supportée par les concessionnaires de ligne à grande vitesse alors même que l'on souhaite relancer l'activité ferroviaire en France.

C'est pourquoi je sollicite l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Ce problème de la compensation est actuellement étudié par Éric Wœrth, qui travaille sur d'éventuelles adaptations des mesures d'assujettissement à la taxe professionnelle d'un partenaire privé.

Par ailleurs, mener une concertation sur chaque projet pourrait, nous semble-t-il, considérablement ralentir la procédure. Nous préférons avoir un dispositif national.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement. À défaut, il émettra un avis défavorable.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 291 rectifié est-il maintenu ?

M. Michel Teston. J'ai bien entendu l'argumentation de Mme la secrétaire d'État. La question est de savoir dans quel délai la réflexion intense de M. Wœrth aboutira ! (*Sourires.*) Si cette réflexion ne doit durer qu'un temps, si possible bref, cela nous conviendra très bien. Nous pourrions alors renoncer à soumettre notre amendement au vote du Sénat.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. M. Teston veut une réflexion à grande vitesse !

M. Michel Teston. Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous rassurer et nous fixer un délai ? Si vous nous dites que cela prendra un certain temps...

Mme Évelyne Didier. Un temps certain !

M. Michel Teston. ... cela ne sera pas de nature à nous satisfaire...

M. le ministre d'État semble réfléchir tout aussi intensément que son collègue Éric Wœrth... Que va-t-il nous dire ? (*Nouveaux sourires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. J'ai réfléchi ! (*Nouveaux sourires.*)

C'est nous qui avons demandé une étude sur cette question. En effet, aujourd'hui, dès lors que l'on veut réaliser de nouvelles infrastructures, les choses ne sont pas simples ; on doit en permanence gérer des contradictions, nous le savons tous.

Ce sujet a clairement émergé dans le cadre du Grenelle de l'environnement et nous avons demandé au Premier ministre de saisir le ministre du budget pour qu'il y ait une étude globale sur les compensations. En effet, si l'on doit mener une discussion commune par commune, alors qu'il y a par ailleurs des discussions sur la contribution d'un certain nombre de territoires, le problème deviendra impossible à résoudre ! Or nous souhaitons faire avancer ces projets.

Telle est la raison pour laquelle nous avons demandé au ministre du budget d'étudier la question de façon globale. Je ne peux vous donner une date maintenant, monsieur Teston, mais je vous propose de le faire en deuxième lecture. Nous souhaitons que ce sujet soit clarifié avant l'été ; il y va de l'intérêt de tout le monde. En l'occurrence, ce n'est pas une étude dilatoire puisque l'initiative avait déjà été prise auparavant. Je serai peut-être même en mesure de vous apporter une réponse à votre question avant la fin de la discussion en première lecture au Sénat.

M. le président. Voilà qui est enthousiasmant, monsieur Teston ! Quelle est, maintenant, votre décision ?

M. Michel Teston. En effet, c'est enthousiasmant, monsieur le président !

Nous avons bien noté les propos de M. le ministre d'État. Nous attendons effectivement sa réponse dans un délai très rapide et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 291 rectifié est retiré.

Monsieur le ministre d'État, si votre réflexion n'est pas terminée, le Parlement pourra vous aider à la mener à son terme, car plusieurs propositions de loi ont été déposées, dans les deux assemblées, visant précisément à ce que, comme pour les autoroutes, il y ait des indemnisations pour les lignes à grande vitesse.

L'amendement n° 128 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juillard, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Il s'agit d'un amendement de précision, en cohérence avec le texte du projet de loi.

Il vise à ajouter la capitale régionale du Centre dans la liste des capitales régionales desservies par la ligne Paris–Clermont-Ferrand–Lyon et à s'inscrire ainsi dans l'esprit du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

En effet, dans le domaine des transports, l'une des mesures phares de celui-ci consiste à poursuivre le 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. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Monsieur Pointereau, le tracé de la future ligne Paris–Clermont-Ferrand–Lyon n'est pas encore arrêté. Par conséquent, il peut être prématuré d'imposer le passage de cette ligne par Orléans. Permettez-moi de vous faire remarquer que, pour relier Paris à Lyon, on peut également passer par Chaumont et Dijon.

Sur cette question épineuse, nous sollicitons de nouveau le Gouvernement.

M. le président. Le bouclage financier de tout cela va être assez compliqué !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Monsieur Pointereau, nous avons déjà eu ce débat à l'Assemblée nationale, où siège d'ailleurs le maire d'Orléans.

La grande inquiétude de l'Orléanais, c'était son éventuel contournement. Ce problème me semble réglé. Reste celui de la ville même, qui nécessite des études complémentaires. C'est ce qu'avait admis le député-maire d'Orléans qui, sous le bénéfice des engagements pris par ailleurs, avait accepté de retirer son amendement.

La grande inquiétude du contournement ayant été levée, je vous demande également de retirer votre amendement. Cela étant, son adoption ne me poserait pas de problème majeur.

M. le président. Monsieur Pointereau, l'amendement n° 128 rectifié est-il maintenu ?

M. Rémy Pointereau. Je le maintiens, car on peut aussi faire une ligne Paris-Lyon à côté de la ligne existante. À ce moment-là, on ne fait plus d'aménagement du territoire, on choisit le plus simple en sacrifiant des zones qui, complètement exclues des lignes à grande vitesse, se verront ainsi privées de ce facteur essentiel de développement économique. Car on sait très bien que les zones où passe le TGV se développent.

Puisque la liaison des capitales régionales entre elles est inscrite, je tiens absolument à ce que cette deuxième ligne soit conforme à ce principe et serve à l'aménagement du territoire. C'est indispensable à la vie économique de nos territoires qui sont aujourd'hui exclus.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Je m'associe à mon collègue Rémy Pointereau et je soutiens cet amendement, que j'aurais pu cosigner. En effet, on peut craindre que la ligne LGV ne soit parallèle à la ligne existante, ce qui serait très regrettable au regard du Grenelle, qui a mis en avant la nécessité d'un maillage territorial.

Si la ligne passe par Orléans, on fait un arc Ouest et on alimente le nord du Massif central, ce qui me satisfait.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. Pointereau et Mme Schurch pour dire que, théoriquement, là où passe le TGV, le développement économique suit. Mais il est évident que, *a contrario*, là où il ne passe pas, il n'y a pas de développement économique. C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous recommande la plus grande sagesse sur cet amendement, qui n'a rien à faire dans le Grenelle I.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 128 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 258, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terradé et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Je remercie mes collègues d'avoir voté l'amendement précédent, ce qui m'épargnera dans quelques années, je l'espère, de faire deux cents kilomètres en deux heures.

L'amendement n° 258 vise à préciser le tracé du barreau Est-Ouest.

Depuis longtemps, le Massif central, avec un territoire dont la superficie équivaut à celle du Portugal, est tenu à l'écart des projets TGV à l'horizon 2015-2020. Dès lors, il est appréciable que l'on ait prévu dans le projet de loi, lors de la première lecture à l'Assemblée nationale, et ce grâce à la mobilisation des élus locaux de tous bords et des citoyens – une pétition a recueilli 80 000 signatures –, la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest. Une disposition plus précise nous paraît néanmoins s'imposer.

Le Massif central est mal relié aux bassins de vie et d'activités pourtant proches, l'Arc atlantique et la région Rhône-Alpes notamment. Il faut donc un désenclavement à l'est et à l'ouest du Massif central qui, pour le moment, en termes d'infrastructures LGV, apparaît comme une vaste zone blanche.

Le barreau Est-Ouest mixte tel que nous le proposons, c'est-à-dire une branche vers l'Atlantique se greffant dans l'Allier sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, préserve le Paris-Clermont-Ferrand par Orléans, ainsi que le Poitiers-Limoges. Il concilie trois transversalités : Rennes-Lyon, Rennes-Bordeaux et Bordeaux-Lyon.

Ce barreau Est-Ouest permet un aménagement équilibré du territoire, avec de nouveaux schémas permettant une accessibilité de tous les territoires. La dimension européenne est affirmée, ce qui peut régler une partie de la question du financement, le projet étant intégré aux projets déjà programmés comme le Poitiers-Limoges, Rhin-Rhône ou encore Lyon-Turin.

En offrant le maximum de fonctionnalités pour un minimum de LGV à construire, le barreau Est-Ouest passant dans l'Allier contribue à l'accélération des relations Auvergne-Paris et au doublement du Paris-Lyon et surtout crée des réseaux interrégionaux autour d'une plateforme aéroportuaire de niveau européen.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. L'idée est séduisante, comme tous les projets de LGV, notamment en termes d'aménagement du territoire, mais elle n'a pas fait l'objet d'une expertise suffisante. Une réflexion devrait avoir lieu dans le cadre de l'élaboration du futur schéma national des infrastructures de transport.

Par conséquent, la commission souhaiterait, une fois de plus, connaître l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le principe d'un barreau Est-Ouest est clairement inscrit dans la loi, mais les études portant sur la définition de ce barreau n'ont pas encore débuté. L'hypothèse de tracé que vous avez retenue, madame la sénatrice, est celle qui est défendue par l'association ALTRO, mais on ne peut pas d'ores et déjà préjuger les tracés qui seront définitivement choisis.

M. le président. Madame Schurch, l'amendement n° 258 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. Je crois comprendre que le Gouvernement porte une attention très appuyée sur le barreau Est-Ouest en plein cœur du Massif central.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Absolument !

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. C'est nous qui l'avons proposé !

Mme Mireille Schurch. En conséquence, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 258 est retiré.

L'amendement n° 129 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juilhard, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Rémy Pointereau.

M. Rémy Pointereau. Cet amendement s'inscrit dans le prolongement de l'amendement n° 127 rectifié, en en précisant l'objet et en soulignant la fongibilité du dispositif, sans revenir sur l'équilibre financier de l'ensemble.

On a parlé d'une relance à court terme de la mise en place de quatre TGV prioritaires, ce dont nous pouvons nous réjouir. Toutefois, au titre de la fongibilité, en termes d'équipements structurants, il est également souhaitable de faire des prévisions à long terme.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Certes, on peut porter ceinture et bretelles, si je puis dire, mais cet amendement est déjà satisfait par l'amendement que nous avons voté tout à l'heure.

Par conséquent, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir le retirer.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement a le même avis.

M. le président. Monsieur Pointereau, l'amendement n° 129 rectifié est-il maintenu ?

M. Rémy Pointereau. Je le maintiens, monsieur le président, parce qu'il tend justement à préciser la portée de l'amendement n° 127 rectifié.

M. Bruno Sido, rapporteur. Sagesse !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Sagesse également !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 129 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 292, présenté par Mme M. André, MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement prévoit une modulation de la participation financière des collectivités locales à la création des lignes grande vitesse.

Cet amendement vise à tenir compte des capacités financières des différentes collectivités locales au programme d'investissement en infrastructures ferroviaires, qui, je le rappelle une nouvelle fois, relève d'abord de la compétence de l'État.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Monsieur Teston, sur le fond, je partage tout à fait votre sentiment et vos préoccupations. Toutefois, je souhaiterais que vous le rectifiez en remplaçant l'expression « collectivités locales » par celle de « collectivités territoriales ».

Sous réserve de cette rectification, la commission s'en remettra à la sagesse du Sénat.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Tout en comprenant la philosophie qui sous-tend cet amendement, la méthode proposée me pose problème.

L'adoption de cet amendement laisserait supposer qu'une clé de répartition obligatoire s'impose aux collectivités. Or le principe de la libre administration des collectivités locales prévaut. L'intérêt d'un tel programme peut, à un moment donné, être absolument crucial pour une collectivité quelconque. D'ailleurs, les discussions se situent non pas entre l'État et les collectivités, mais plutôt entre les collectivités. Aujourd'hui, personne n'impose quoi que ce soit à quiconque. (*M. Michel Teston manifeste son scepticisme.*)

Par ailleurs, on peut aussi élaborer un indice d'aménagement du territoire ou un indice de désenclavement, que sais-je encore ?...

Sincèrement, je souhaite que ces débats puissent rester totalement libres.

Certains critères présentent vraiment un intérêt vital pour certaines collectivités à un certain moment, et je ne crois donc pas qu'il faille privilégier un critère par rapport à d'autres.

Ne prévoyons pas une clé de répartition obligatoire et ne mettons pas en avant tel ou tel indice. C'est uniquement pour cette raison que le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement.

Je le répète, c'est une réflexion beaucoup plus large qui doit être engagée.

Si une clé de répartition était déjà prévue et si le principe de la libre administration des collectivités n'était pas posé, on pourrait discuter de l'indice à retenir. Mais le problème ne se pose pas de cette façon. Cet amendement est dangereux, car il peut conduire à exercer une certaine pression sur une collectivité plus riche, par exemple, qui ne souhaiterait pas participer au financement d'un tel programme.

Même si l'argumentation de M. Teston peut sembler séduisante, je suis extrêmement réservé sur le fond.

M. le président. Monsieur Teston, quelles conclusions tirez-vous des avis donnés par la commission et par le Gouvernement ?

M. Michel Teston. Tout d'abord, je souhaite dire à M. le ministre d'État qu'il n'est nullement question, dans notre esprit, de remettre en cause le principe de la libre administration des collectivités.

Je vais rectifier mon amendement dans le sens proposé par M. le rapporteur, en remplaçant « collectivités locales » par « collectivités territoriales ».

Cela étant, il est vrai que bon nombre de collectivités territoriales ont été amenées à participer, à des niveaux particulièrement élevés par rapport à leur capacité contributive, au financement de certains projets, qui sont, par ailleurs, essentiels en matière de désenclavement d'un territoire.

C'est la raison pour laquelle nous tenons à clarifier la situation en faisant au moins admettre le principe selon lequel on ne peut demander une participation financière importante à des collectivités qui ont peu de moyens. À mon avis, c'est un principe fondamental de notre droit et du fonctionnement d'une démocratie.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 292 rectifié, présenté par Mme M. André, MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, et ainsi libellé :

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 territoriales 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 territoriales pour déterminer la meilleure clé de répartition des financements entre État et collectivités territoriales.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. L'argumentation de M. le ministre est particulièrement pertinente.

Il fut un temps, ne l'oubliez pas, monsieur Teston, où des LGV ont été construites sans la participation des collectivités desservies.

M. Michel Teston. Il y en a eu deux !

M. Bruno Sido, rapporteur. Certes, mais ce n'est pas négligeable.

Or votre amendement tendrait à graver dans le marbre le fait que les collectivités territoriales participent obligatoirement à ces programmes, fût-ce avec une modulation de leur contribution en fonction de leur richesse.

De plus, comme l'a souligné M. le ministre, le principe de la libre administration des collectivités est quelque peu mis en cause.

Pour toutes ces raisons, j'émet personnellement un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Je tiens à insister, monsieur le sénateur : tel qu'il est rédigé, votre amendement signifie qu'aucun nouveau projet d'infrastructure ne pourra être mis en place tant que les collectivités territoriales n'auront pas élaboré un indice de fragilité. Lesquelles ? Où ? Quand ? Comment ? Et en cas de désaccord, que se passe-t-il ?

Cela étant dit, au cours de la navette, je suis prêt à réfléchir à une proposition visant à prendre en compte la fragilité financière de certains territoires dans certains cas. Mais, je le répète, il est extrêmement dangereux de poser aujourd'hui comme préalable à tout projet l'élaboration d'un indice en concertation avec toutes les collectivités territoriales de France.

Il est évident que toutes les collectivités ont envie d'être desservies, j'en suis bien conscient, mais il nous faut trouver un autre moyen de prendre en compte la situation financière d'un certain nombre de collectivités.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 292 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Il est vrai que les deux premières lignes à grande vitesse – la LGV Sud-Est et la LGV Atlantique – ont été réalisées avec des crédits d'État. Toutefois, depuis lors, les collectivités ont été chaque fois appelées à apporter un financement complémentaire. Il ne s'agit pas non plus de faire l'autruche !

On le sait parfaitement, les collectivités territoriales seront, à l'avenir, systématiquement sollicitées. Il faut donc fixer des règles pour faire en sorte qu'elles contribuent selon une juste répartition de l'effort et en tenant compte de leurs capacités financières. Tel est l'objet principal de cet amendement.

Cela étant, M. le ministre vient d'indiquer qu'il était prêt, dans le cadre de la navette parlementaire, à trouver une formule visant à inscrire dans le texte l'objectif que je soutiens, à savoir ne pas pénaliser certaines collectivités territoriales.

Compte tenu de cet engagement, je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 292 rectifié est retiré.

L'amendement n° 290, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Il s'agit là de répondre à une demande sociale forte.

D'une manière générale, concernant le bruit, nous pensons que le texte est bien en deçà des propositions formulées par le COMOP, le comité opérationnel du Grenelle de l'environnement, qui allait jusqu'à proposer d'étendre le principe pollueur-payeur aux pollutions sonores.

Les parties prenantes du Grenelle considèrent que la résorption des points noirs de bruit liés aux infrastructures de transports terrestres et aériens devrait être une priorité sanitaire. Elles avaient recommandé de les résorber en cinq ans ou en sept ans – 400 000 logements environ sont concernés –, la France étant très en retard, dans ce domaine, sur les impératifs réglementaires communautaires.

Lors d'une intervention précédente, j'ai déjà rappelé que, en matière de bruit, il faudrait faire évoluer notre législation, qui s'en tient pour l'instant à la notion de bruit moyen constaté sur une période de vingt-quatre heures. Il conviendrait de prendre en compte les bruits réels et analyser chaque bruit. Mais il s'agit là d'un travail important, qui ne pourra pas être réalisé dans l'immédiat.

Cela étant, je vous le dis très clairement, même si la commission est défavorable à notre amendement, nous le maintiendrons, car il nous paraît essentiel d'affirmer cette volonté d'avancer résolument dans la suppression des points noirs de bruit.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Il n'aura pas échappé à M. Teston, qui a travaillé sur le projet de loi et donc lu son article 36, que l'amendement n° 290 était plus que satisfait.

Monsieur Teston, votre proposition est très restrictive puisque vous mentionnez les « infrastructures routières, autoroutières ou ferroviaires », alors que, dans le deuxième alinéa de l'article 36, aucune distinction n'est faite entre les nuisances.

Par conséquent, monsieur Teston, je vous suggère de retirer votre amendement au profit de la rédaction qui nous vient de l'Assemblée nationale.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement a le même avis que la commission.

De plus, il faut savoir que les financements sont d'ores et déjà alloués.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 290 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Il est précisé à l'article 36 que « les points noirs du bruit seront inventoriés » et que « la lutte contre le bruit des transports aériens [...] sera renforcée ». Au-delà de ces intentions louables, il ne me semble pas que les dispositions de cet article soient de nature à répondre à l'ensemble des préoccupations que j'ai exposées.

Par conséquent, monsieur le président, je maintiens cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. Monsieur Teston, il existe des indices qui permettent de mesurer les perturbations engendrées par les bruits.

Le deuxième paragraphe de l'article 36 précise bien : « Les points noirs du bruit seront inventoriés. Les plus préoccupants pour la santé feront l'objet d'une résorption dans un délai maximal de sept ans. »

Cela s'applique d'ailleurs déjà pour les autoroutes. Dans une commune de mon département située à côté de l'autoroute A6, des mesures ont été effectuées et des dispositions ont ensuite été prises.

Soyez donc rassuré par l'article 36 !

M. Bruno Sido, rapporteur. Et aussi par l'article 40 !

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. Absolument !

Toutes les assurances qui vous sont données devraient vous permettre de retirer votre amendement !

M. le président. Monsieur Teston, accédez-vous finalement à la demande de M. le président de la commission ?

M. Michel Teston. Si M. le président de la commission des affaires économiques nous donne toutes les assurances que, d'ici à sept ans, tous les points noirs de bruit seront supprimés, nous ne pouvons que le croire !

Nous verrons ce qu'il en sera dans sept ans, si nous sommes toujours là ! Et nos concitoyens pourront également juger de la véracité de cet engagement. Alors, rendez-vous dans sept ans, peut-être même avant, pour faire un point précis !

M. le président. Vous retirez donc l'amendement, monsieur Teston ?...

M. Michel Teston. Monsieur le président, dussé-je contredire ce que j'ai affirmé en concluant la défense de mon amendement, comment pourrais-je ne pas le retirer après une demande aussi instante et après avoir reçu l'engagement aussi précis que tous les points noirs seront traités ? *(Sourires.)*

M. le président. L'amendement n° 290 est retiré.

Je mets aux voix l'article 11, modifié.

(L'article 11 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. À 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'autopartage 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 Île-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. le président. La parole est à M. Michel Teston, sur l'article.

M. Michel Teston. Là encore, il est possible de souscrire aux objectifs affichés dans ce projet de loi. Qui, en effet, pourrait s'opposer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou, de manière plus générale, à la diminution de la pollution ?

L'article 12 vise à encourager et à soutenir les plans de déplacements, le covoiturage ou encore l'auto-partage, autrement dit tous les comportements concourant à la réalisation des objectifs énoncés dans le premier alinéa. Dans cette perspective, l'État se veut volontariste en « encourageant » et en « soutenant »...

Je donne acte au Gouvernement de l'inscription dans le projet de loi de programme d'objectifs chiffrés en matière d'émissions de dioxyde de carbone. Cette formalisation est un signe fort de la volonté de chacun d'adopter des comportements plus respectueux de la planète.

S'agissant de l'encouragement au développement des transports collectifs, l'État s'engage à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020 pour soutenir la création de transports en commun en site propre, ou TCSP. Les objectifs de cet article sont louables, mais, encore une fois, la rédaction même du projet de loi laisse perplexe.

En effet, l'État s'engage certes, mais il s'engage à « soutenir » et à « encourager ». À titre d'exemple, je citerai les dispositions relatives aux innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules. En ce domaine, l'État va soutenir et promouvoir. Soit, mais selon quelles modalités ? Peut-on espérer un engagement financier de l'État ? Le prochain budget de la recherche constituera-t-il la traduction concrète de ce soutien ?

Au-delà du caractère incantatoire de la rédaction du texte, je souhaite souligner que l'engagement financier de l'État en matière de transports collectifs n'est pas à la hauteur des besoins, ni même des ambitions du Grenelle. Le Gouvernement annonce un financement à hauteur de 2,5 milliards d'euros pour les transports en commun en site propre d'ici à 2020, mais les besoins sont estimés à plus de 18 milliards d'euros hors Île-de-France et à une somme équivalente dans cette région ! Dans ces conditions, on peut être sceptique quant à la réalisation effective de tous ces projets...

Compte tenu des incertitudes qui subsistent en matière de financement, nous vous proposerons un amendement ayant notamment 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 vous proposerons également d'améliorer le texte. Dans cette perspective, nous souhaitons que soit mis à l'étude un plan de développement du covoiturage. Le covoiturage constitue en effet une réponse particulièrement intéressante au problème de la desserte des zones mal couvertes par les transports publics.

Nous proposerons encore des dispositifs destinés à favoriser réellement la réduction de la pollution, tels que le prêt à taux zéro écologique pour l'achat d'un véhicule peu polluant ou encore la modulation des péages autoroutiers en fonction du niveau de pollution des véhicules.

Vous l'aurez compris, nous irons au-delà des belles et bonnes intentions en vous proposant des mesures concrètes, afin d'atteindre au plus vite les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et, plus généralement, de réduction de la pollution.

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

L'amendement n° 758, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Supprimer le premier alinéa du I de cet article.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 297, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Nous souhaitons remplacer la promotion d'une « charte des usages de la rue » par la création d'un véritable « code de la rue ». De telles initiatives ont déjà été prises dans un certain nombre de villes.

Sans aller jusqu'à dire que notre amendement est rédactionnel, je pense que la notion de code donnerait plus de force à un texte ayant pour objet de faciliter la circulation des piétons et cyclistes, et leur cohabitation avec les voitures.

M. le président. L'amendement n° 298, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. L'article 12 annonce une réforme des compétences des autorités organisatrices des transports urbains, les AOTU, pour en faire des autorités organisatrices de la mobilité qui assument toutes les responsabilités liées aux déplacements, notamment les responsabilités en matière d'urbanisme, de planification, de stationnement, de voirie et même de gestion de nouveaux services urbains, comme la politique du vélo ou encore la voiture en libre-service.

Nous voulons bien, une fois encore, vous faire crédit, mais à une condition : l'affirmation que les solutions qui recueillent depuis maintenant plusieurs années un consensus technique seront mises en œuvre rapidement.

Nous savons tous qu'en la matière il suffirait d'aligner – ou au moins de les rapprocher – le statut des communautés d'agglomération sur celui des communautés urbaines, plus « intégrées » dans les compétences stratégiques, pour espérer donner un minimum de cohérence aux politiques liées à la mobilité. Qu'en est-il réellement dans ce texte et qu'en sera-t-il dans le Grenelle II ?

Par ailleurs, la dépenalisation du stationnement payant sur voirie, réforme très attendue, est prête. Nous la voyons arriver dans le Grenelle II...

C'est la raison pour laquelle nous proposons de préciser qu'il faudra accompagner la réforme des compétences qui s'annonce par les nouveaux moyens, notamment financiers, nécessaires à sa mise en œuvre.

M. le président. L'amendement n° 301 rectifié, présenté par MM. Repentin, Teston et Ries, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume, Miquel et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Avec cet amendement, nous souhaitons étendre la réflexion sur le financement des transports urbains à une dimension que nous connaissons bien au Sénat et qui concerne la valorisation de la plus-value immobilière.

Nous proposons donc de mettre à l'étude la possibilité pour les collectivités locales et les autorités organisatrices des transports urbains d'instituer une taxe sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant d'un projet de réalisation d'infrastructures de transports collectifs.

Nous souhaitons que soit inscrite dans la loi la mise à l'étude de l'extension de la taxe prévue à l'article 1529 du code général des impôts au bénéfice des AOTU.

Selon la rédaction actuelle de cet article, « 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 ». Aujourd'hui, 4 376 communes ont mis en place une telle taxe.

Nous voulons que soit étudiée la faculté pour les groupements responsables en matière de transport, les AOTU, d'instituer une telle taxe pour profiter un peu de la valorisation des terrains aux abords des lignes de transport en commun en site propre qu'elles mettent en place.

Une telle étude devrait séduire certains de nos collègues de la majorité puisque M. Charles Revet a proposé l'an passé, à 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 du conseil municipal ». J'imagine qu'il ne verrait pas aujourd'hui d'inconvénient à ce que nous réfléchissions, d'ici à la discussion du texte dit « Grenelle 2 », à des éléments techniques et de simulations supplémentaires pour nous éclairer sur les modalités d'une telle extension.

Il se trouve en effet que les études manquent pour le moins. Seules de rares agences d'urbanisme et regroupements de notaires disposent de données sur le renchérissement du foncier et de l'immobilier lié, par exemple, à l'arrivée d'un tramway.

Si vous adoptiez cet amendement, mes chers collègues, nous pourrions mobiliser les services de la direction générale des impôts pour qu'elle nous aide à construire un dispositif qui mettrait enfin la rente foncière au service de l'intérêt général.

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

M. Bruno Sido. L'amendement n° 297 a un objectif sémantique. Un code de la rue aurait, selon M. Raoul, une connotation beaucoup plus normative qu'une simple charte des usages de la rue. Toutefois, j'ignore quels seraient la portée et le contenu de ce code ; c'est pourquoi je sollicite l'avis du Gouvernement.

La commission est favorable à l'amendement n° 298, qui vise à ce que les moyens accompagnent systématiquement le transfert de compétences vers les autorités organisatrices des transports urbains.

Certes, il est en partie satisfait par la dernière phrase de l'amendement n° 50 de la commission, qui prévoit que l'État s'engage à accompagner les collectivités dans la mise en place de dispositifs de financement adaptés. Mais l'amendement n° 298 est plus précis et reprend le principe de l'acte II de la décentralisation, selon lequel il n'y a pas de transfert de compétences vers les collectivités territoriales sans les transferts financiers correspondants.

S'agissant de l'amendement n° 301 rectifié, je rappellerai que notre commission s'est depuis longtemps prononcée en faveur d'une taxe forfaitaire sur les terrains rendus constructibles. Dès 1998, Gérard Larcher avait proposé une telle mesure. En 2004, MM. Braye et Repentin étaient allés dans le même sens. En 2008, la mission d'information sur les transports terrestres, présidée par M. Francis Grignon, est allée plus loin en soutenant l'idée d'une réforme de la taxe forfaitaire sur les terrains rendus constructibles ou aménageables pour financer *a posteriori* les projets importants d'infrastructures de transport.

C'est pourquoi la commission ne peut qu'être favorable à cet amendement, qui prévoit une étude et non pas l'institution d'une telle taxe, d'autant que le Gouvernement a d'ores et déjà engagé une réflexion sur cette question.

Je souhaiterais toutefois que vous rectifiez votre amendement, monsieur Courteau, afin de remplacer les termes « collectivités locales » par ceux de « collectivités territoriales ».

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Concernant l'amendement n° 297, il me semble que l'expression « charte des usages » évoque plus la négociation que le terme de « code ». Par ailleurs, une codification normative serait, aux yeux du Gouvernement, compliquée à instaurer. Le Gouvernement n'en fait pas une affaire essentielle, mais il est tout de même très réservé sur cet amendement.

Par ailleurs, aucun transfert de l'État aux collectivités n'étant prévu, le Gouvernement a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 298, qui aurait davantage sa place dans un projet de loi de finances.

Quant à l'amendement n° 301 rectifié, il est, sur le fond, plus complexe. En effet, lorsqu'on crée des infrastructures importantes, qui sont parfois éloignées des centres urbains, on modifie objectivement la valeur des terrains, dont la taxation peut effectivement être envisagée. Le Premier ministre a d'ailleurs confié au rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale, M. Gilles Carrez, une étude sur ce sujet, étude dont nous devrions disposer lors de l'examen du prochain projet de loi de finances.

Cette question ne soulève donc pas d'opposition de fond entre nous. Toutefois, s'agissant d'un sujet complexe puisqu'il touche aux finances locales et aux autorités organisatrices des transports, il ne m'apparaît pas opportun

d'adopter aujourd'hui, dans le cadre de ce projet de loi, cet amendement, dont les dispositions risqueraient de « télescoper » le processus d'ores et déjà mis en place. Je propose d'attendre les conclusions de M. Gilles Carrez avant de nous engager plus avant sur cette voie.

Je le répète, nous sommes favorables à la philosophie générale de cet amendement. Nous souhaitons simplement vérifier qu'il n'existe pas d'effets secondaires pervers, en prenant le temps d'analyser la situation dans son ensemble.

Au demeurant, dans la mesure où c'est simplement une étude qui est demandée, alors qu'une telle étude est actuellement en cours, l'adoption de cette proposition entraînerait une redondance.

M. le président. L'amendement n° 297 est-il maintenu, monsieur Raoul ?

M. Daniel Raoul. Oui, monsieur le président.

Monsieur le ministre d'État, la notion de code de la rue a été lancée par votre prédécesseur, en 2006. Nous ne faisons donc, une fois n'est pas coutume, qu'accompagner la démarche gouvernementale ! (*Sourires.*)

Eu égard aux conflits d'usage qu'elles rencontrent en milieu urbain, notamment lorsqu'elles installent des voies cyclables à contresens de la circulation, les collectivités, et plus particulièrement les villes relativement importantes, aimeraient disposer d'un véritable code à partir duquel elles pourraient établir leurs arrêtés. Selon moi, l'adoption de l'amendement n° 297 « ne mange pas de pain » !

Il existe à cet égard un « modèle belge » qui fonctionne très bien. Je souhaiterais que nous nous en inspirions pour arriver à une cohabitation des « transports doux ».

En revanche, monsieur le président, je retire l'amendement n° 298.

M. le président. L'amendement n° 298 est retiré.

Monsieur Courteau, l'amendement n° 301 rectifié est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Je le maintiens, monsieur le président.

Par ailleurs, sur les recommandations de M. le rapporteur, je le rectifie en remplaçant les termes « collectivités locales » par ceux de « collectivités territoriales ».

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 301 rectifié *bis*, présenté par MM. Repentin, Teston et Ries, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume, Miquel et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

L'État étudiera la possibilité que les collectivités territoriales 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.

Je mets aux voix l'amendement n° 297.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 301 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 299, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. Cet amendement tend à prévoir l'étude d'un plan de covoiturage. Les jeunes qui suivent ce matin nos débats depuis la tribune du public sont sans doute des utilisateurs de ce mode de déplacement !

Ce plan serait destiné à apporter la sécurité juridique nécessaire au développement de cette activité et à envisager des dispositifs propres à l'encourager.

Nous le savons, en ville ou dans les zones périurbaines, le covoiturage est aujourd'hui essentiel, notamment dans les endroits où les transports publics sont peu nombreux.

Utilisation en commun d'une voiture, le covoiturage est pratiqué depuis longtemps par les étudiants ou entre voisins, en zone rurale ou en ville, pour faire les courses ou effectuer certaines démarches administratives. Pour accompagner les enfants à l'école, de nombreuses initiatives sont prises, financées notamment par les collectivités locales.

Le covoiturage a par ailleurs vocation à se développer dans les collectivités publiques et les entreprises. Nombreuses sont, parmi celles-ci, celles qui ont mis en place un système de covoiturage dans le cadre de leur plan de déplacements d'entreprise –, car il est évidemment très facile, au sein d'un même établissement, de mettre en relation des personnes qui effectuent régulièrement un trajet domicile-travail à peu près similaire.

Même si la LOTI, la loi d'orientation sur les transports intérieurs, mentionne le covoiturage et que la loi Badinter du 5 juillet 1985 y est applicable, son développement implique la mise en place d'un cadre juridique spécifique, notamment en matière de régime de responsabilité non seulement du conducteur et du covoituré, mais aussi, lorsqu'il existe, du tiers organisateur. Une définition claire de l'activité, en particulier pour ce qui concerne les démarches effectuées par les collectivités territoriales, est nécessaire.

Les tentatives d'organisation du covoiturage dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise se heurtent aujourd'hui souvent à la nécessité de demander une habilitation à exercer en tant qu'entreprise de transport, alors que les entreprises concernées n'ont généralement rien à voir avec cette activité. Il existe donc bien un risque juridique pour les organisateurs de covoiturage.

Par ailleurs, nous constatons, dans nos départements, que la radio publique, à savoir les stations locales de France Bleu, joue le rôle de coordonnateur des initiatives de covoiturage.

Selon nous, monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, il est important d'envisager et de mettre en place une véritable sécurité juridique, car ce mode de déplacement, qui est déjà très utilisé dans les pays du Nord, a indéniablement une grande marge de progression dans notre pays.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. La commission a étudié avec attention cet amendement. Elle a décidé d'émettre un avis favorable, sous réserve d'une rectification : il s'agit de ne conserver que ce qui a trait à la sécurité juridique nécessaire au développement du covoiturage, c'est-à-dire la deuxième phrase du texte proposé, moyennant quelques aménagements rédactionnels.

M. le président. Monsieur Guillaume, acceptez-vous de rectifier l'amendement n° 299 en ce sens ?

M. Didier Guillaume. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 299 rectifié, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

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

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 295 rectifié *bis*, présenté par Mme Laborde et MM. Collin, Barbier, Baylet, Fortassin, Mézard, Milhau et Plancade, est ainsi libellé :

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

130 grammes

par les mots :

120 grammes

La parole est à M. François Fortassin.

M. François Fortassin. L'article 12 du projet de loi prévoit que l'État se fixe pour objectif de ramener les émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation à 130 grammes par kilomètre.

Monsieur le ministre d'État, selon l'une de vos déclarations relative au paquet « énergie-climat », l'objectif est de ramener les émissions moyennes des véhicules automobiles de CO₂ de 160 à 120 grammes par kilomètre de 2006 à 2012. Puisque nous sommes en 2009, nous considérons qu'il serait judicieux de fixer dès maintenant un objectif de 120 grammes de CO₂ par kilomètre en 2020.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement vise à accentuer l'effort de la France en matière de réduction de la pollution des automobiles. En outre, il s'articule très bien avec la disposition de l'article 12 selon laquelle la France s'engage à défendre l'objectif communautaire de 120 grammes de CO₂ en 2012 pour les véhicules particuliers neufs.

Toutefois, j'ignore si le système de bonus-malus permettra de parvenir facilement à cet objectif ambitieux. Pour cette seule raison, je demande l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le dispositif du bonus-malus a permis de réduire très fortement les émissions des véhicules neufs vendus, puisque nous avons gagné huit grammes de CO₂ par kilomètre en moins d'un an. Sans cette mesure, nous aurions mis dix ans à atteindre les mêmes résultats.

En revanche, il est vrai que l'objectif dont il est question dans cet amendement concerne l'ensemble du parc de véhicules. Or le taux de renouvellement de ce parc est assez faible. C'est la raison pour laquelle nous avons très exactement repris les conclusions du groupe de travail n° 1 du Grenelle de l'environnement.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse du Sénat.

M. le président. La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

M. Roland Courteau. Je souhaite simplement rappeler que, lors de l'examen du projet de loi d'orientation sur l'énergie en 2005, nous avons adopté une disposition allant dans ce sens.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, pour explication de vote.

Mme Marie-Christine Blandin. L'adoption de cet amendement sera non seulement bénéfique pour la planète, mais aussi – certains n'ont peut-être pas encore bien intégré cette idée – à la compétitivité de l'industrie automobile, qui, si elle fait des efforts en ce sens, trouvera des marchés nouveaux.

M. le président. La parole est à M. Christian Cointat, pour explication de vote.

M. Christian Cointat. Je suis tout à fait favorable à cet amendement. Le taux de 120 grammes de CO₂ par kilomètre correspond à l'objectif qui a été fixé. Il est donc nécessaire de l'inscrire dès à présent dans le projet de loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 295 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 302, présenté par MM. Bourquin, Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Dans le prolongement de l'amendement n° 295 rectifié *bis*, que nous venons à l'instant d'adopter et qui tend à favoriser les voitures propres en fixant comme objectif de ramener les émissions moyennes de CO₂ des véhicules particuliers à 120 grammes par kilomètre en 2020, cet amendement vise à instituer un prêt à taux zéro pour

les véhicules qui atteindraient cet objectif et à généraliser la prime à la casse, dont nous avons pu mesurer les effets bénéfiques.

M. le président. L'amendement n° 729, présenté par M. Nègre, Mme Des Esgaulx et M. Poniatowski, est ainsi libellé :

I. – Après la première phrase du deuxième alinéa du I de cet article, insérer 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 condition de ressources.

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

... – La perte de recettes pour l'État résultant du prêt à taux zéro écologique 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.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 302 ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement soulève deux objections. En premier lieu, le système de bonus-malus s'applique déjà, et il a rencontré un franc succès. En second lieu, le mécanisme d'un prêt à taux zéro pour acheter un véhicule propre pèserait lourdement sur les finances de l'État, car, contrairement au bonus-malus, il n'a pas vocation à s'équilibrer sur le plan financier et, en conséquence, il pourrait se heurter à l'article 40 de la Constitution.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Déjà retenue pour financer des travaux destinés à améliorer la performance énergétique des logements – je veux parler de l'éco-prêt –, la méthode du prêt à taux zéro ne peut être mise en œuvre qu'en concertation avec les établissements financiers. Pour l'instant, celle-ci n'a pas eu lieu, car le dispositif du bonus, qui peut représenter une subvention comprise entre 700 et 5000 euros, ainsi que la prime à la casse, que nous avons renforcée, nous paraissent déjà constituer des accélérateurs extrêmement puissants.

Le problème de l'heure, c'est plutôt le *credit crunch* en matière de prêts bancaires à la consommation, qui a de lourdes répercussions sur l'industrie automobile.

Je n'exclus pas définitivement le prêt à taux zéro. Mais, outre qu'il semble difficile de cumuler plusieurs dispositifs, il conviendrait d'approfondir la réflexion, notamment sur les types de véhicules qui pourraient être concernés par cette mesure.

Nous ne pourrions donc pas soutenir cet amendement qui, en l'état, nous semble prématuré.

M. le président. Monsieur Raoul, l'amendement n° 302 est-il maintenu ?

M. Daniel Raoul. Je comprends le raisonnement développé par M. le ministre. Toutefois, au-delà de l'aspect écologique, nous voulions également apporter un soutien à l'industrie automobile, aujourd'hui sinistrée.

Je suis par ailleurs conscient du danger que représenterait l'importation de véhicules émettant moins de 120 grammes de CO₂ au kilomètre.

Je retire l'amendement, mais je crois qu'il faudra revenir sur cette question.

M. le président. L'amendement n° 302 est retiré.

L'amendement n° 47, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

cyclomoteurs
par le mot :
motocycles

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement vise à imposer à tous les motocycles, et non pas seulement aux cyclomoteurs, terme plus restrictif, des objectifs en matière d'émissions de dioxyde de carbone qui soient proportionnels à ceux appliqués aux véhicules particuliers.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune et tous deux présentés par MM. Guillaume, Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

L'amendement n° 303 est ainsi libellé :

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

L'amendement n° 304 est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Didier Guillaume, pour présenter ces deux amendements.

M. Didier Guillaume. J'indique d'emblée, monsieur le président, que nous retirons l'amendement n° 304.

Hier, lors de l'examen de l'article 10 du projet de loi, nous avons adopté, avec l'avis favorable de la commission et du Gouvernement, un amendement qui ouvre la voie à une modulation de l'éco-redevance. L'amendement n° 303 tend à va dans le même sens, mais à propos des tarifs des péages autoroutiers.

Une modulation de ceux-ci en fonction de plages horaires, en particulier, permettrait de reporter une partie du trafic vers des axes autoroutiers moins chargés, notamment pendant les vacances scolaires, et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

Nombreux sont ceux qui s'opposent au doublement de l'autoroute A7, ainsi qu'en témoignent les conclusions du débat public lancé par vos prédécesseurs sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Cependant, si nous ne réduisons pas à terme le nombre de véhicules, ce doublement deviendra inévitable.

Les véhicules qui partent d'Espagne pour aller au Luxembourg ne devraient pas passer par la vallée du Rhône, pas plus que les touristes hollandais qui se rendent en Espagne ! Ce trafic pourrait se reporter sur l'autoroute A75 – sur laquelle il conviendrait, toutefois, de construire le barreau de Pézenas – mais aussi, demain, sur l'autoroute A51, si elle voit le jour. La circulation serait plus fluide et l'environnement y gagnerait. Comme nous avons pu le constater récemment, il suffit de trois centimètres de neige pour paralyser complètement la vallée du Rhône !

M. le président. L'amendement n° 304 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 303 ?

M. Bruno Sido, rapporteur. La commission est un peu embarrassée, monsieur Guillaume, car elle avait émis, sous réserve d'une rectification, un avis favorable sur l'amendement n° 304 et un avis défavorable sur l'amendement n° 303, qu'elle vous demande de bien vouloir le retirer, étant entendu que ces deux amendements sont de toute façon très proches.

Dans ces conditions, la commission reprend l'amendement n° 304 en y apportant les modifications souhaitées.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 304 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission et ainsi libellé :

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.

Si je puis m'autoriser une remarque, je dirai que « ça ne mange pas de pain » ! *(Rires.)*

Monsieur Guillaume, acceptez-vous de retirer l'amendement n° 303 ?

M. Didier Guillaume. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 303 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 304 rectifié ?

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable : nous sommes tout à fait prêts à réaliser une étude sur le sujet, aussi complexe soit-il.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 304 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 48, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le quatrième alinéa du I de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Les députés ont adopté une disposition visant à ce que les véhicules de collection ou de compétition, à condition qu'ils soient effectivement utilisés dans le cadre d'une compétition, ne soient concernés ni par cette obligation de respect d'un seuil d'émissions de dioxyde de carbone ni par l'éco-pastille.

La commission souhaite, pour plusieurs raisons, la suppression de cette disposition.

Tout d'abord, cette disposition technique, dont la portée est faible puisqu'elle ne concerne qu'une part infime du parc automobile, n'est pas à la hauteur des enjeux de ce projet de loi de programme en ce qu'elle vient réduire la portée et la lisibilité de l'objectif de réduction des émissions du parc roulant de 176 à 130 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2020.

Ensuite, sa rédaction manque de clarté. Si l'obligation de respect d'un seuil d'émissions renvoie au seuil de 120 grammes de CO₂ évoqué dans les discussions communautaires, on voit mal comment des discussions en cours pourraient se transformer en texte normatif. Si, en revanche, elle renvoie à l'objectif que se fixe la France, on voit mal comment un objectif pourrait se métamorphoser en obligation.

Enfin et surtout, les véhicules de collection, c'est-à-dire les véhicules de plus de vingt-cinq ans, ne sont concernés ni par les négociations communautaires ni par l'éco-pastille. Quant à la notion de véhicule de compétition, elle n'existe pas dans le code de la route. Il s'agit en réalité de véhicules utilisés dans le cadre d'une compétition qui, s'ils sont immatriculés, doivent être soumis normalement à l'éco-pastille.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Favorable.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, pour explication de vote.

Mme Marie-Christine Blandin. Je dirai simplement que cette suppression est une excellente idée !

M. le président. La parole est à M. Daniel Raoul, pour explication de vote.

M. Daniel Raoul. Si je peux souscrire aux arguments développés par M. le rapporteur s'agissant des véhicules de compétition, qui ne sont guère écologiques, j'ai davantage de réticences en ce qui concerne les véhicules de collection.

Pourquoi les tableaux de collection seraient-ils avantagés fiscalement et non les voitures de collection ? C'est une discrimination ! (*M. le rapporteur s'exclame.*) Vous allez sans doute nous renvoyer à nos propres responsabilités, monsieur le rapporteur...

M. Bruno Sido, rapporteur. Je n'en dirai pas plus ! (*Sourires.*)

M. Daniel Raoul. Quoi qu'il en soit, je ne comprends pas cette subtilité et je souhaiterais que les voitures de collection restent dispensées de cette obligation.

M. le président. La suggestion me semble pertinente.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. L'exonération fiscale des œuvres d'art – votée en 1983, si ma mémoire est bonne ! – a été assez critiquée. (*Sourires.*) D'un autre côté, je ne sais pas où seraient ces œuvres aujourd'hui si elles étaient taxées...

Dans tous les cas, il ne me semble pas opportun de faire des exceptions.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. C'est normatif !

M. Bruno Sido, rapporteur. Exactement. Ce genre de dispositions n'a rien à faire dans ce Grenelle I.

M. Daniel Raoul. Cet argument est tiré par les cheveux !

M. le président. Faute de reprendre la suggestion de M. Raoul, monsieur le rapporteur, vous risquez de faire partir de France toutes les voitures de collection !

Je mets aux voix l'amendement n° 48.

(*Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.*)

M. le président. Je ne doute pas qu'on reviendra sur ce point lors de la navette...

M. Daniel Raoul. Je l'espère bien !

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

L'amendement n° 508, présenté par Mmes Payet, Morin-Desailly, Férat et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Anne-Marie Payet.

Mme Anne-Marie Payet. Ce sont les catégories sociales les moins aisées qui, souvent, possèdent les voitures les plus anciennes et, par conséquent, les plus polluantes.

Par ailleurs, ne pouvant se séparer de leur véhicule, elles se retrouvent avec un budget de consommation d'essence qui grève fortement leur pouvoir d'achat.

Afin de favoriser la possibilité pour le plus grand nombre d'acquérir un véhicule plus propre, et en complément des dispositifs déjà existants de bonus-malus, il est indispensable que l'État mette en place un dispositif spécifique sous condition de ressources.

M. le président. L'amendement n° 364, présenté par M. Vasselle, est ainsi libellé :

Au début de la dernière phrase du cinquième alinéa du I de cet article, ajouter les mots :

Il favorisera l'achat de véhicules propres par les usagers de la route et

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 504 ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Je ne vois pas très bien ce que visent les auteurs de cet amendement à travers la notion de « politique incitative ». S'il s'agit du prêt à taux zéro, notre assemblée s'est déjà exprimée sur le sujet. La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, madame Payet ?

Mme Anne-Marie Payet. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 508 est retiré.

L'amendement n° 504, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Au fur et à mesure de leur utilisation, un très grand nombre de véhicules du parc en circulation, estimé à près de 40 millions d'automobiles, s'écartent de leurs caractéristiques nominales d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant, sans que le propriétaire du véhicule en ait pleinement conscience.

Le plan de relance de l'économie, avec la mise en place d'une prime à la casse de 1 000 euros, permettra sans doute de retirer de la circulation les véhicules les plus anciens, à condition que les automobilistes aient la volonté et surtout les moyens de s'en séparer.

Telles sont les raisons pour lesquelles le présent amendement vise à ce que soient mises en œuvre des mesures favorisant l'entretien du parc automobile en circulation, ce qui permettrait de réduire de façon significative la consommation de carburant et, donc, les émissions de CO₂.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. La commission émet un avis favorable sur cet amendement, quasi identique à son amendement n° 49, qu'elle retirera le moment venu.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'idée de renforcer et de développer l'éco-entretien des véhicules parce qu'un véhicule mal entretenu émet en effet bien plus de CO₂ qu'un véhicule bien entretenu.

Je ferai simplement observer qu'il aurait peut-être été préférable de parler, plutôt que de « politique d'incitation », de « politique de sensibilisation » à l'éco-entretien.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 504.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 731, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

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.

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Bruno Sido, rapporteur. Je le reprends, monsieur le président.

M. le président. Il s'agit donc de l'amendement n° 731 rectifié.

Je vous donne la parole pour le défendre, monsieur le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. La ville de Bordeaux teste, depuis le 1^{er} octobre dernier, un nouveau dispositif visant à favoriser les utilisateurs de véhicules propres : le disque vert. Celui-ci permet à ces véhicules de disposer d'une heure trente de stationnement gratuit. Sont concernés ceux qui fonctionnent au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, à l'énergie électrique, les voitures hybrides ou encore les véhicules en auto-partage, à la condition d'être identifiables.

Il s'agit ici d'encourager le développement d'un tel dispositif.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Cette proposition s'inscrit dans le cadre d'une réflexion sur la dépenalisation du stationnement. Néanmoins, dès lors que cette mesure demeure expérimentale, le Gouvernement n'y est pas hostile.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 731 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. Daniel Raoul. Monsieur le président, le règlement du Sénat n'étant pas mon bréviaire, je souhaiterais obtenir de vous une explication relative à la procédure.

Dans quelle mesure un amendement qui n'est pas soutenu peut-il être repris par la commission ? Je comprends que la commission puisse reprendre un amendement qui aurait été retiré en séance par son auteur, mais n'en va-t-il pas différemment lorsque cet amendement n'est pas soutenu en raison de l'absence de son auteur ou de l'un des cosignataires ?

Je précise que, en posant cette question, je ne nourris aucune arrière-pensée puisque nous venons nous-mêmes de voter l'amendement qui avait été repris par la commission.

M. le président. En vérité, monsieur Raoul, il s'agit d'une pratique qui a cours depuis des lustres.

M. Christian Cointat. Une pratique courante !

M. le président. C'est une commodité de procédure, une sorte de raccourci : la commission ayant, comme le Gouvernement, la possibilité de déposer un amendement à tout moment, sans être tenue par aucun délai, plutôt que de la contraindre à déposer un nouvel amendement identique à celui dont il a été constaté qu'il n'était pas soutenu, pour quelque cause que ce soit, alors qu'elle le jugeait pertinent, il est plus simple de considérer qu'elle le reprend.

Je vous confirme que, pour autant, aux termes de l'article 49, alinéa 5, du règlement, « le Sénat ne délibère sur aucun amendement s'il n'est soutenu lors de la discussion ». Cependant, pour les raisons que je viens d'énoncer, cela ne vaut, dans les faits, ni pour la commission ni pour le Gouvernement.

M. Daniel Raoul. Merci de ces explications extrêmement précises, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 49, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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

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

Monsieur le rapporteur, confirmez-vous le retrait de cet amendement ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 49 est retiré.

Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 733, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le II de cet article :

II. – Hors Île-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 à 2020 pour un investissement total de 18 milliards d'euros. L'État pourra apporter une aide complémentaire 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 aux émissions de gaz à effet de serre, 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.

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.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 305, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

Hors Île-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 site propre d'ici à 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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. La mise en place de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs en site propre, ou TCSP, est le fruit 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.

Par ailleurs, pour la détermination des objectifs, la formulation que nous proposons dans cet amendement, à savoir « 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs en site propre d'ici à 2020 », nous semble plus claire et plus précise que « de 329 à 1 800 kilomètres » en quinze ans, qui non seulement est très vague, mais encore n'impose pas un rythme précis. Il nous paraît important de fixer une date butoir.

S'il est normal de faire référence à l'objectif de desserte des quartiers sensibles, auxquels les circulaires de l'appel à projets font référence, étant entendu que la partie hors Île-de-France du plan « Espoir banlieues » sera financée sur l'enveloppe prévue pour la mise en place de 1 500 kilomètres de lignes TCSP, il convient cependant que la desserte des quartiers sensibles soit un critère de sélection des projets, et non une obligation pour les candidatures à l'appel à projets relatifs aux TCSP.

M. le président. L'amendement n° 50, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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-banlieues.

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 Île-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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il convient de rappeler que la décision de créer 1 500 kilomètres supplémentaires de TCSP n'a pas été prise uniquement par les collectivités territoriales, mais repose sur un consensus entre les cinq collèges du Grenelle, comme l'indique l'engagement n° 24.

En outre, 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 me semblent parfois un peu 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 les collectivités concernées.

Enfin, l'État doit s'engager fermement à explorer diverses pistes de financement complémentaires. Le comité opérationnel n° 7 du Grenelle, consacré aux transports urbains et périurbains, a notamment émis les propositions suivantes : le versement transport au profit des communes touristiques ; la majoration des taux de versement transport dans les communes de 100 000 habitants réalisant un transport en commun en site propre ; l'engagement d'une réflexion sur l'instauration de péages urbains dans les villes volontaires.

M. le président. Le sous-amendement n° 787, présenté par MM. Repentin et Ries, Mme Herviaux, MM. Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. J'ai en fait défendu ce sous-amendement en présentant l'amendement n° 305, monsieur le président.

M. le président. Le sous-amendement n° 789, présenté par M. Muller, est ainsi libellé :

À 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

La parole est à M. Jacques Muller.

M. Jacques Muller. Mon sous-amendement va tout à fait dans le sens de l'amendement de la commission.

Aujourd'hui, un certain nombre de communes sont parcourues par des lignes de chemin de fer que peuvent emprunter seulement des machines diesel. L'électrification de ces lignes permettrait d'y faire circuler des matériels performants et de développer largement un concept qui fonctionne très bien, notamment outre-Rhin, celui du « tram-train ». Ce système permet, à partir des centres-villes, de desservir les campagnes environnantes et, ainsi, de répondre à l'un des besoins fondamentaux en matière de transport, à savoir le trafic pendulaire domicile-travail.

Autre avantage du « tram-train » : il permet de privilégier des projets économes en deniers publics puisque les voies existent déjà. En outre, les matériels sont beaucoup plus modernes et, ainsi, rendent le dispositif attractif pour les usagers.

Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse, a développé un projet de « tram-train » permettant d'irriguer largement tout un bassin de vie. Aujourd'hui, faute de crédits, ce projet a été stoppé à mi-chemin et délaisse toute une conurbation

située dans une vallée vosgienne. Les villages, à la suite de leur extension ininterrompue, sont désormais limitrophes et forment en ensemble quasi urbain pour lequel le « tram-train » représenterait une solution adéquate.

Je défends ici non pas un projet de « tram-train » vosgien, mais le principe d'extension et de modernisation des lignes existantes.

M. le président. L'amendement n° 727, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

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

ainsi qu'aux projets de remise à niveau ou de remplacement

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 300, présenté par MM. Repentin, Teston et Ries, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Cet amendement vise à autoriser l'expérimentation de péages urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants où il n'existe pas de contournement autoroutier.

M. le président. L'amendement n° 756 rectifié *ter*, présenté par MM. Collomb, Navarro, Madec, Besson et Fichet, Mme M. André, MM. Piras et Daunis, Mme Schillinger, MM. Miquel et Guérini, Mme Ghali et M. Andreoni, est ainsi libellé :

Compléter l'avant-dernier alinéa du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Les collectivités territoriales et les groupements des collectivités territoriales concernés, au titre de leurs compétences en matière d'aménagement de l'espace, de création et d'entretien de voirie ou de stationnement, pourront demander leur adhésion à ce syndicat mixte afin de renforcer la cohérence des politiques conduites en matière de planification et d'organisation de l'ensemble des déplacements.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements restant en discussion ?

M. Bruno Sido, rapporteur. L'amendement n° 305 reprend une partie seulement des termes de l'amendement n° 50 de la commission. En effet, il ne fait pas référence au fait que l'État doit privilégier les projets des collectivités territoriales économes en deniers publics et que celui-ci s'engage à accompagner les collectivités dans la mise en place de dispositifs de financement adaptés.

Par conséquent, je souhaite le retrait de cet amendement. À défaut, la commission émettra un avis défavorable.

Le sous-amendement n° 787, qui ne fait référence à aucune durée, est moins ambitieux que l'amendement de la commission. C'est pourquoi celle-ci émet un avis défavorable.

De même, le sous-amendement n° 789 ne prévoit aucune clause d'ancienneté des TCSP. La commission y est donc défavorable.

La réflexion sur l'opportunité de créer des péages urbains, dont l'amendement n° 300 prévoit l'expérimentation dans certaines agglomérations, n'a pas encore été menée à son terme, ainsi que l'indique d'ailleurs le rapport du comité opérationnel n°7. Toutefois, cette idée de mise en place expérimentale nous semble particulièrement judicieuse, et la commission sollicite l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement souhaite le retrait de l'amendement n° 305, qui lui paraît moins complet que l'amendement de la commission.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 50, sous réserve d'une rectification consistant à ajouter l'adverbe « notamment » avant les mots : « dans le cadre du plan Espoir-banlieue. » L'enveloppe y afférente, je le rappelle, est dotée de 500 millions d'euros.

Le sous-amendement n° 787, quant à lui, non seulement est redondant avec le texte, mais il est moins ambitieux que l'amendement de la commission. Le Gouvernement y est défavorable.

Je rappelle à M. Muller que le développement de lignes nouvelles est l'une des priorités du Gouvernement. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur son sous-amendement n° 789.

Le Gouvernement est favorable au principe d'une expérimentation des péages urbains, mais défavorable à l'amendement n° 300 tel qu'il est rédigé.

En effet, la mise en place de péages autoroutiers urbains suppose une concertation avec les communes périphériques. En la matière, deux dispositifs ont été mis en place en Europe. À Stockholm, l'expérience est très réussie, car elle s'appuie sur une concertation avec les communes périurbaines sur lesquelles les péages urbains ont un impact. À Londres, en revanche, les évaluations sont plus ambiguës.

M. le président. Monsieur Raoul, l'amendement n° 305 est-il maintenu ?

M. Daniel Raoul. Non, je le retire, monsieur le président.

De surcroît, je me range aux arguments de M. le rapporteur et je retire le sous-amendement n° 787.

M. le président. L'amendement n° 305 est retiré, ainsi que le sous-amendement n° 787.

La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. Madame la secrétaire d'État, l'expérimentation en matière de péages urbains constituerait une avancée importante. Vous avez dit que vous étiez défavorable à l'amendement n° 300 tel qu'il est rédigé. Alors, proposez-nous une rédaction différente à laquelle nous pourrions souscrire !

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques. Lors de la deuxième lecture !

M. le président. Monsieur Muller, le sous-amendement n° 789 est-il maintenu ?

M. Jacques Muller. Ce sous-amendement tend à faire figurer dans le projet de loi la notion de modernisation des lignes existantes. La commission entend privilégier les projets économes en deniers publics. Or la construction d'une nouvelle ligne coûte beaucoup plus cher que l'électrification d'une ligne existante. Dès lors, je ne comprends pas l'argument avancé pour s'opposer à mon sous-amendement et je le maintiens donc.

M. le président. La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Monsieur le président, si la commission et le Gouvernement en sont d'accord, je demande la réserve du vote de l'amendement n° 300, le temps de trouver une rédaction satisfaisante pour tous.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Favorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. En conséquence, le vote sur l'amendement n° 300 et le vote sur l'article 12 sont réservés jusqu'à la reprise de la séance, cet après-midi.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 789.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur le rapporteur, acceptez-vous la rectification de l'amendement n° 50 proposée par le Gouvernement ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 50 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est donc ainsi libellé :

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, notamment 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 Île-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.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 306, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Cet amendement se justifie par son texte même. Il s'agit d'un appel à cofinancer les transports collectifs en site propre grâce, en particulier, à de nouveaux outils de financement.

M. le président. L'amendement n° 734, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – De nouveaux outils de financements seront mis à disposition des collectivités. Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique. 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. Enfin, 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.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 306 ?

M. Bruno Sido, rapporteur. L'amendement n° 306 est satisfait par l'amendement n° 50 rectifié. La commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis, monsieur le président.

M. le président. Monsieur Raoul, l'amendement n° 306 est-il maintenu ?

M. Daniel Raoul. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 306 est retiré.

L'amendement n° 307, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Odette Herviaux.

Mme Odette Herviaux. Il s'agit de prendre en compte dans ce projet de loi les communes touristiques qui ne peuvent lever le versement transport alors qu'elles sont confrontées de manière périodique à d'énormes difficultés en matière de transport.

Cet amendement vise deux types de communes touristiques : celles de moins de 10 000 habitants, qui seraient autorisées à mettre en œuvre le versement transport quelle que soit leur population, et celles de plus de 10 000 habitants.

Pour ces dernières le taux plafond du versement transport est déterminé en fonction de leur seule population permanente. Or ces collectivités doivent faire face à des besoins accrus en matière de transport pendant les périodes de forte fréquentation touristique afin d'assurer la desserte des sites, des équipements et, surtout, de faciliter les déplacements des saisonniers, qui sont souvent des personnes en grande difficulté.

Pour les aider à supporter le financement des dessertes renforcées mises en place lors des périodes touristiques, elles pourraient se voir octroyer la possibilité de majorer le taux plafond du versement transport. Les modalités d'une telle majoration devront être étudiées lors de l'examen du projet de loi Grenelle II.

Les enjeux concernent un nombre très important de communes, notamment celles dont le territoire abrite des sites naturels remarquables. Il est urgent d'augmenter les ressources dont peuvent disposer ces collectivités pour les transports.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. La commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Dans le contexte économique actuel, le Gouvernement est très réticent vis-à-vis de telles dispositions, qui alourdissent les charges des entreprises. Il émet donc un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 307.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 308, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Nous déclinons toujours la même idée : les collectivités ont besoin de moyens supplémentaires. Nous souhaitons permettre des majorations spécifiques du taux plafond du versement transport pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants qui réaliseraient un transport collectif en site propre.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. La commission s'en remettra à l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. La réponse est la même que précédemment : dans le contexte actuel, le Gouvernement ne souhaite pas alourdir les charges des entreprises. Par conséquent, il émet un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. Une commune de 10 000 habitants dont la population passe à 150 000 ou 200 000 habitants pendant deux mois au cours de l'année est confrontée à des difficultés supplémentaires en matière de transport. Ce n'est pas une majoration du taux du versement transport pendant ce laps de temps qui poserait problème aux entreprises ! En réalité, si nous sommes réellement convaincus de l'importance du transport collectif dans les communes, une réelle volonté politique doit se dégager.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Une commune touristique dont la population passe de 10 000 habitants à 150 000 habitants en tire tout de même plus d'avantages que d'inconvénients ! Sinon, quel serait son intérêt à développer le tourisme ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 308.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 309, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Nous souhaitons toujours trouver des financements en faveur des transports urbains et interurbains, développer les services régionaux de transports collectifs, en particulier les TER, et procéder à la réactivation de certaines lignes qui sont laissées à l'abandon.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Défavorable.

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

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

M. le président. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. En fin de compte, ce sont les collectivités locales qui sont le plus lourdement pénalisées et elles le seront de plus en plus.

Aujourd'hui, force est de constater qu'elles ont beaucoup de mal à boucler leur budget. Il nous semblait judicieux de permettre la mutualisation du financement des transports collectifs entre les collectivités locales et les entreprises.

Le budget des collectivités locales subira les conséquences du rejet des trois amendements que les membres du groupe socialiste viennent de présenter.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 309.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 310, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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 transport.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. En fait, mes chers collègues, à la lecture de cet amendement, vous aurez reconnu une disposition adoptée par l'Assemblée nationale, à laquelle nous sommes favorables et qui permet d'étendre la participation pour voirie et réseaux au financement de ces modes de transports dans les communes membres d'une autorité organisatrice de transports urbains.

Cette disposition permettrait de faire participer les propriétaires au financement d'une quote-part des systèmes de transport qui desservent notamment les zones les moins denses du territoire.

Souvent, la question des transports est abordée sous l'angle régional ou urbain. Rares sont les parlementaires qui se préoccupent des services de transport en milieu diffus ou dans les zones de montagne, où seuls des services de transport à la demande techniquement performants apportent des réponses probantes.

Nos collègues députés socialistes s'étaient inquiétés de savoir si cette ressource irait aux autorités organisatrices ou à la commune. C'est pourquoi nous vous proposons une version un peu améliorée du texte de l'Assemblée nationale.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Il s'agit quasiment du même dispositif que celui de l'article 8 *bis* du projet de loi, que le Sénat a supprimé en adoptant l'amendement n° 25 de la commission.

Cette proposition d'étendre la participation pour voirie et réseaux pose deux problèmes majeurs.

Tout d'abord, le périmètre d'application de cette participation ne paraît pas pertinent pour financer des infrastructures de transport.

Ensuite, le coût des équipements publics en cause, très élevé, risque de dissuader les personnes qui veulent s'installer à proximité de ces infrastructures de transport.

C'est pourquoi la commission émet un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 310.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je rappelle que le vote de l'article 12 est réservé jusqu'après celui de l'amendement n° 300, lui-même réservé jusqu'à la reprise de la séance, cet après-midi.

Mes chers collègues, je salue la présence dans les tribunes de jeunes des Yvelines et de la Sarthe s'intéressant à l'environnement.

Article additionnel après l'article 12

M. le président. L'amendement n° 735, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Après l'article 12, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les collectivités territoriales, ainsi que les sociétés et entreprises ayant un effectif de plus de 50 salariés,

devront établir un plan de renouvellement de leurs flottes de véhicules légers, en vue de réaliser un objectif d'émission par véhicule de 120 grammes de dioxyde de carbone en moyenne, au 1^{er} janvier 2012.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Article 13

En Île-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À 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.

La parole est à M. Jean-Pierre Caffet, sur l'article.

M. Jean-Pierre Caffet. Monsieur le président, si vous le permettez, je présenterai également l'amendement n° 170, ce qui permettra de gagner un peu de temps.

M. le président. Je vous en prie, mon cher collègue.

M. Jean-Pierre Caffet. Tout le monde s'accordera à reconnaître que la situation des transports collectifs en Île-de-France est particulièrement préoccupante.

Je ne fais que mentionner la question du matériel roulant, dont l'âge et la vétusté posent un certain nombre de problèmes, ainsi que la saturation d'un certain nombre de lignes, notamment la ligne 13 du métro ou le RER A.

Pour autant, je ne considère pas que les acteurs publics restent inactifs en ce qui concerne les transports franciliens. Je sais que l'État débloque des crédits, malheureusement par à-coups, pour améliorer la situation d'un certain nombre de lignes, notamment celle du RER A. Je sais également que le contrat de projets entre l'État et la région comporte un volet « transport public », dont je crois pouvoir affirmer qu'il est significatif et ambitieux.

Cela dit, force est de le constater, manquent en Île-de-France un certain nombre d'infrastructures lourdes, notamment destinées aux trajets de banlieue à banlieue, qui, je le rappelle, représentent plus de la moitié des déplacements en Île-de-France.

De ce point de vue, l'article 13 du projet de loi est tout à fait bienvenu, puisqu'il pointe ce problème, mais sa rédaction se caractérise malheureusement par une certaine modestie, il faut bien le reconnaître.

En effet, si cet article pose le principe de la réalisation d'une rocade périphérique de métro automatique – chacun ne pourra que s'en féliciter, compte tenu du problème que je viens d'indiquer –, sa rédaction, je le répète, pêche par modestie : il vise seulement à remédier à la saturation de la ligne 13 du métro parisien et à prolonger la ligne EOLE. Et encore ces projets restent-ils seulement éventuels puisqu'il est dit qu'ils « pourront figurer » au titre des actions prioritaires !

Je rappelle que les problèmes de la ligne 13 sont connus depuis longtemps et qu'ils ont fait l'objet d'études approfondies. Je ne crois pas me tromper en affirmant que la prolongation de la ligne EOLE vers l'ouest, notamment en direction du pôle économique de La Défense, a donné lieu à une déclaration d'utilité publique.

Si l'amendement n° 170 était adopté, ces deux projets figureraient en tant que tels au nombre des actions prioritaires menées dans les transports d'Île-de-France, au même titre que la rocade de métro périphérique.

D'ailleurs, je crois qu'il faut accélérer ces projets. Mes chers collègues, nous sommes en train de prendre du retard ! Croyez-le bien, je ne fais pas porter la responsabilité de ce retard sur les uns plutôt que sur les autres, car, ce retard, nous l'accumulons en fait depuis quinze ou vingt ans.

C'est pourquoi, à travers cet amendement, nous proposons que le débat public sur les deux projets dont j'ai indiqué qu'ils devaient être prioritaires, à savoir la rénovation de la ligne 13 et la prolongation de la ligne EOLE, soit au moins lancé dès cette année.

En effet, je ne vois pas pourquoi un débat public serait possible en 2009 pour la rocade de métro périphérique mais pas pour la rénovation de la ligne 13 et la prolongation d'EOLE vers l'ouest !

Enfin, une troisième disposition de l'amendement n° 170 porte sur l'engagement financier de l'État, et je crois que vous pourrez constater, monsieur le ministre, la modestie de nos demandes.

Sans entrer dans les détails, je sais qu'il existe un plan de mobilisation des ressources, qui a été préparé par la région et dont les autorités régionales discutent avec le Gouvernement. Je ne veux donc pas trancher cette question et déterminer des modalités d'engagement financier qui sont encore en discussion.

C'est pourquoi je n'ai évoqué ni le versement transport ni un certain nombre d'autres pistes de financement, comme la taxation des plus-values foncières sur les terrains qui pourraient être valorisés, voire survalorisés, par les projets de transport en commun. Je me suis contenté de reprendre la formulation utilisée par M. le rapporteur, en demandant simplement que « l'État s'engage à développer des dispositifs de financement spécifiques pour la région francilienne ».

Bien entendu, compte tenu du caractère très modeste de nos propositions, j'attends un avis positif du Gouvernement sur l'amendement n° 170.

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

L'amendement n° 170, présenté par MM. Caffet et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul et Raoul, Mme Blandin, MM. Ries, Teston, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

En Île-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. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique, élément majeur du programme, sera lancé et conduit par le Syndicat des transports d'Île-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'Île-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.

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 350 rectifié *ter*, présenté par M. J. Gautier, Mme Procaccia, M. Houel, Mme B. Dupont, M. Béteille et Mme Debré, est ainsi libellé :

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 État-région

La parole est à Mme Bernadette Dupont.

Mme Bernadette Dupont. Comme le soulignait Jean-Pierre Caffet, les déplacements de banlieue à banlieue posent problème. Les projets qui sont actuellement envisagés doivent donc aboutir.

M. le président. L'amendement n° 51, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer la dernière phrase du premier alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. L'interdiction de trafic local, plus connue sous le signe ITL, est une disposition particulière à la région francilienne, qui permet au STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, d'interdire à un exploitant de transport interurbain de prendre ou de déposer des voyageurs à l'intérieur du périmètre des transports urbains.

Les députés ont adopté un amendement visant à supprimer ces interdictions de trafic local, en particulier sur le territoire du pôle de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Je considère, pour ma part, que cette disposition nouvelle doit être supprimée, et cela pour quatre raisons.

Premièrement, elle est en partie satisfaite, car, après une concertation entre le STIF, Aéroport de Paris, la RATP, Veolia et Keolis, les interdictions de trafic local sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle seront supprimées en avril 2009. Or c'est ce problème qui avait principalement motivé l'amendement de nos collègues députés.

Deuxièmement, cette mesure serait source de complexité pour certains usagers, car elle ralentirait exagérément leurs trajets.

Troisièmement, ce dispositif serait coûteux pour le STIF, qui serait obligé non pas seulement de financer le nouvel exploitant interurbain inscrit au plan régional de transport, mais aussi d'indemniser les exploitants de transports urbains déjà en place pour la perte de trafic occasionnée.

Quatrièmement, cette mesure est prématurée, car une remise à plat du système de transports en commun en Île-de-France sera nécessaire compte tenu du règlement européen relatif aux services de transport de voyageurs par chemin de fer et par route de 2007, dit « règlement OSP ».

M. le président. L'amendement n° 702, présenté par MM. About, Jégou, Pozzo di Borgo et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

M. Yves Pozzo di Borgo. Cet amendement, mes chers collègues, me semble de bon sens.

M. Bruno Sido, rapporteur. Certes !

M. Yves Pozzo di Borgo. Le site internet de la RATP, une société publique, nous accueille avec ce message : « Se déplacer en Île-de-France en respectant l'environnement ». C'est là une évidence, et il est indispensable de continuer à promouvoir une politique de transports en commun ambitieuse. Mais encore faut-il que celle-ci soit crédible !

Or ce point suscite aujourd'hui des interrogations. Les problèmes à répétition, notamment sur les lignes A et B du RER, font vivre à des millions de Franciliens une véritable « galère » quotidienne.

Par exemple, à cause d'un rail cassé à la station Auber, le trafic sur la ligne A du RER à Paris a été totalement interrompu mercredi dernier au matin pendant près de trois heures. Et la communication aux usagers a été très parcelaire.

De même, le 13 janvier dernier, fait rarissime, la gare Saint-Lazare a été complètement fermée au public, ce qui a interrompu totalement la circulation des trains de banlieue et du RER A. Une grève menée par soixante-quinze agents a ainsi bloqué 450 000 personnes ! Cet événement exceptionnel survenait après un mois de perturbations quasi journalières sur le réseau de la SNCF et une partie de celui de la RATP.

Mes chers collègues, vous êtes, pour la plupart, des élus de province. À votre arrivée à Paris, vous disposez d'une voiture ou d'un taxi. (*Murmures.*) Pour bien comprendre ce qu'est la vie des Franciliens qui habitent en petite couronne ou en deuxième couronne, je vous recommande de prendre le RER ou le métro aux heures de pointe, c'est-à-dire entre six heures du matin et neuf heures. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Michelle Demessine. Je viens au Sénat en RER !

M. Yves Pozzo di Borgo. Faites aussi l'expérience de prendre le métro entre cinq heures et demie et huit heures...

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

M. Jean-Pierre Caffet. Et sur la ligne 13 !

M. Yves Pozzo di Borgo. Soit, madame Blandin, mais je m'adresse à nos collègues de province, pour qu'ils comprennent bien ce qu'est la vie des Franciliens.

D'ailleurs, on a fait une enquête, certes informelle, auprès de nos concitoyens qui vivent en première ou en deuxième couronne et qui prennent leur voiture le matin aux heures de pointe pour aller travailler, quitte à faire au volant quarante, cinquante ou soixante kilomètres, à l'aller comme au retour.

La plupart d'entre eux répondent : « Nous préférons faire une heure et demie de trajet assis dans notre voiture à écouter la radio plutôt que prendre des trains ou des RER bondés. » C'est là un élément très important à verser à notre débat.

Comment quelqu'un qui vient travailler à Paris – n'oubliez pas, mes chers collègues, que notre économie l'exige – dès cinq ou six heures du matin, c'est-à-dire à l'heure où les métros sont bondés, peut-il se justifier auprès de son employeur lorsqu'il arrive plusieurs fois par semaine en retard à cause de défaillances sur les transports en commun, tous modes de transport confondus, surtout dans une période économique difficile, où la pression sur l'emploi est forte ?

Le nombre de voyageurs sur le réseau francilien dépasse celui des usagers des TGV sur l'ensemble du territoire ! Six trains sur dix exploités chaque jour roulent en région parisienne.

Entre 1999 et 2007, le trafic aurait augmenté de plus de 23 %, alors que le matériel ne suit pas, faute d'investissements suffisants, et l'âge des trains serait, si mes informations sont exactes, de vingt-trois ans en moyenne. Les TER eux-mêmes ont vu leur vitesse moyenne diminuer de 10 % par manque d'entretien du réseau.

Les usagers des transports en commun franciliens sont unanimes : les retards sont de plus en plus fréquents et les trains en nombre insuffisant. Au moindre problème, et il n'en manque pas, les voyageurs s'agglutinent sur les quais, trop nombreux pour entrer dans les voitures des trains suivants, ce qui accroît d'autant la durée du transport réellement supportée par les usagers. Les conséquences sont multiples : retards innombrables et vies professionnelles dégradées, certains employeurs évitant même de recruter des « banlieusards ».

En ce qui concerne les retards, l'expérience des usagers ne correspond pas du tout aux statistiques données par la SNCF ou la RATP. Ces deux organismes reconnaissent que les Transiliens, les trains du réseau de l'Île-de-France, accusent un retard qui s'aggrave d'année en année, puisque leur taux de ponctualité est passé de 90,5 % en 2007 à 88 % en 2008. Or, dans ces pourcentages, seuls les trains qui partent sont pris en compte, et non ceux qui restent sur les voies de garage pour un problème de chauffeur ou une cause mécanique !

En outre, les usagers des transports en commun vivent de plus en plus mal leurs conditions de transport, qui sont très dégradées, parfois à la limite du supportable, alors que des hausses tarifaires sur les tickets mensuels sont d'ores et déjà annoncées pour le mois de juillet prochain. L'incompréhension est grande, monsieur le ministre !

À l'heure du Grenelle de l'environnement, alors que la place des transports en commun est appelée à croître encore, il est indispensable de prendre en compte les demandes des usagers.

Tel est le sens de notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 203, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

À ce titre, l'État s'engage à accompagner le syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports en Île-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.

La parole est à Mme Évelyne Didier, qui, je l'espère, sera plus concise que M. Pozzo di Borgo !

Mme Évelyne Didier. Cet amendement vise, d'une part, à maintenir la compétence du STIF pour la définition des opérations à envisager – l'État resterait présent, mais en accompagnement du syndicat des transports d'Île-de-France –, et, d'autre part, à inscrire dans la loi les efforts qui doivent être fournis en matière de financements nouveaux.

En effet, plusieurs projets structurants dans les banlieues d'Île-de-France attendent toujours le financement de l'État. Ce dernier doit plus de 100 millions d'euros sur ses engagements non tenus pour les voies de bus d'Île-de-France sur la période 2000-2006. Depuis 2007, il refuse d'engager les 30 millions d'euros supplémentaires annuels qu'il devrait fournir.

En outre, l'État doit aux transports d'Île-de-France plus de 300 millions d'euros au titre des projets de nouvelles infrastructures sur lesquels il s'est engagé depuis près de dix ans. Et c'est sans compter ses engagements de près de 250 millions d'euros sur les travaux de tramway en Île-de-France.

Il faut donc non seulement que la réglementation applicable au versement transport évolue, mais aussi que de nouvelles sources de financement soient envisagées en Île-de-France.

Je propose par conséquent de reprendre l'une des propositions du rapport d'information du Sénat de février 2008 portant sur le fonctionnement et le financement des infrastructures terrestres : la taxation de la valorisation des terrains découlant des projets d'infrastructures nouvelles et des bureaux. Chacun le sait, en effet, la création d'infrastructures de transport entraîne souvent une nette valorisation des biens immobiliers situés à proximité. Il n'est pas insensé de taxer cette valorisation, comme cela se fait dans d'autres pays.

Ainsi, dans la loi portant engagement national pour le logement, il est prévu, par exemple, une taxe forfaitaire sur les terrains rendus constructibles, taxe forfaitaire qui permet aux communes ou aux EPCI qui le souhaitent de disposer des ressources supplémentaires pour faire face aux dépenses publiques d'aménagement des zones à urbaniser.

L'idée est donc de capter la rente foncière des activités privées qui se développent grâce à la création de lignes ferroviaires ou routières et aux abords des gares pour financer les nouveaux investissements ou rembourser les infrastructures utilisées.

Une réforme de la taxe forfaitaire existante sur les terrains rendus constructibles ou aménageables pourrait donc être envisagée pour financer, *a posteriori*, les projets importants d'infrastructures.

M. le président. L'amendement n° 52, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter cet amendement et donner l'avis de la commission sur les autres amendements qui font l'objet de la discussion commune.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il est nécessaire que l'État s'engage à développer des dispositifs de financement spécifiques pour la région francilienne.

Selon le STIF, les nouvelles sources de financement potentielles seraient la taxation de la valorisation des terrains – plus-values latentes ou prélèvement lors de la cession –, la mise à jour du zonage et des taux des taxes sur l'immobilier, enfin, la contribution des aménageurs et des collectivités à l'équipement des secteurs bénéficiant de nouvelles infrastructures par la captation des ressources provenant du suréquilibre emploi-habitat.

L'amendement n° 170, sur le fond, reprend l'amendement de la commission relatif à l'interdiction de trafic local et tend à apporter des modifications rédactionnelles.

Toutefois, il dispose que les procédures de concertation préalable ou de débat public relatives aux projets de rocade par métro, au prolongement de la ligne EOLE, à l'amélioration de la ligne 13 du métro parisien devront avoir lieu en 2009. La commission ne sachant pas si ce calendrier est réaliste, elle souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

La commission est favorable à l'amendement n° 350 rectifié *ter*, car il lui semble évident que les trois mesures phares présentées à l'article 13 du texte ne rendent pas caducs tous les autres chantiers d'infrastructure de transports inscrits au contrat de projets État-région.

Elle est également favorable à l'amendement n° 702 : compte tenu des événements récents survenus à la gare Saint-Lazare et de la grève dans les transports publics qui a eu lieu hier, il convient d'insister sur la nécessité de disposer d'un système d'information en temps réel fiable et efficace pour connaître les conditions de trafic ferroviaire.

Enfin, elle demande le retrait de l'amendement n° 203, qui se trouve satisfait par l'amendement n° 52 de la commission, de portée plus générale, faute de quoi elle émettra un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 170. En effet, une concertation est en cours entre le conseil régional, *via* le STIF, et l'État, par la voix de M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, concertation dont il convient d'attendre les conclusions.

Il est, en revanche, favorable à l'amendement n° 350 rectifié *ter* ainsi qu'aux amendements n°s 51 et 702.

L'amendement n° 203 étant, comme vient de l'indiquer M. le rapporteur, satisfait par l'amendement n° 52, le Gouvernement y est défavorable.

Enfin, il est favorable à l'amendement n° 52.

M. le président. Monsieur Caffet, l'amendement n° 170 est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Caffet. J'avoue ne pas avoir compris les arguments qu'a invoqués le Gouvernement pour s'opposer à cet amendement. Mme la secrétaire d'État fait état d'une concertation entre la région et l'État, en la personne de M. Christian Blanc. Or, à ma connaissance, aucune concertation n'est en cours avec M. Christian Blanc !

En revanche, il existe un contrat de projets État-région dans lequel figurent l'amélioration la ligne 13, afin d'éviter la saturation, et le prolongement d'EOLE vers La Défense.

L'État a-t-il donc décidé de revenir sur ses engagements ?

Je pensais avec naïveté que cet amendement ne poserait pas de problème. Bien entendu, je le maintiens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 170.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 350 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 702.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 203.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, pour explication de vote sur l'article.

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, je crains que ceux qui approuvent l'inscription de l'aménagement d'un métro périphérique circulaire dans les grandes priorités ne se bercent d'illusions et n'aient un réveil difficile.

Il ne faudrait pas que la complexité et la durée de ce chantier servent de prétexte à l'abandon de tous les projets de transports en commun en site propre déjà en cours de réalisation ou à l'étude, car ceux-ci sont complémentaires de cette fameuse rocade. C'est pourquoi j'ai voté tout à l'heure l'amendement présenté par Mme Bernadette Dupont.

Monsieur le ministre d'État, pouvez-vous m'apporter la garantie formelle que le lancement du chantier du métro automatique circulaire ne conduira pas à l'abandon de ces autres projets ?

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. La réponse est oui !

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

M. Jean-Pierre Caffet. Compte tenu de l'absence de réponse du Gouvernement sur la question des transports en commun en Île-de-France, nous ne voterons pas cet article.

M. le président. Je mets aux voix l'article 13, modifié.

(L'article 13 est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq, est reprise à quinze heures.)

M. le président. La séance est reprise.

3

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir 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 a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Auguste Cazalet pour siéger de nouveau au sein de cet organisme extraparlamentaire.

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.

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. le Premier ministre a transmis au Sénat le rapport sur la mise en œuvre de l'article 1^{er} de la loi n° 2007-1223 du 21 août 2007 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.

Il sera transmis à la commission des finances et sera disponible au bureau de la distribution.

5

MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Article 12 (suite)

M. le président. Dans la discussion des articles, nous en revenons à l'amendement n° 300, dont le vote avait été réservé, de même que le vote sur l'article 12.

Monsieur Guillaume, quelle nouvelle rédaction proposez-vous pour cet amendement ?

M. Didier Guillaume. Il se révèle difficile de parvenir à une rédaction commune et collégiale qui soit de nature à satisfaire la commission, le Gouvernement et nous-mêmes.

Je le rappelle, notre souci est d'inscrire dans le présent projet de loi la possibilité d'une expérimentation.

Nous acceptons d'écarter l'idée des péages urbains, qui n'est pas forcément bonne et qui est à l'origine du blocage dont cet amendement a fait l'objet. Au surplus, une telle disposition se heurterait au double verrou de l'article 72 de

la Constitution. Par conséquent, rien ne pourrait se faire sans repasser devant le Parlement. Il n'y a donc aucun risque à cet égard.

Afin de répondre au souhait que vous avez émis ce matin, madame la secrétaire d'État, et pour parvenir à la rédaction la plus consensuelle possible, nous proposons d'écrire : « Si des agglomérations veulent mettre en place une expérimentation, elles auront la possibilité de le faire. » Mais nous n'avons malheureusement pas eu le temps de nous rencontrer avant la reprise de nos travaux cet après-midi.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'énergie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je veux être bien clair : le Gouvernement n'est pas favorable, pour des raisons sociales et géographiques, à l'installation brutale de péages urbains. Tel n'est d'ailleurs pas le sens de votre amendement (*M. Didier Guillaume le confirme*), qui est en quelque sorte un amendement appel.

En revanche, dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales, le Gouvernement n'est pas hostile à une réflexion sur des expérimentations afin de trouver des systèmes innovants globaux concernant l'ensemble des modes de transports, y intégrant par exemple des files favorisées. C'est d'ailleurs conforme à l'esprit du Grenelle.

Je suggère la solution suivante qui me paraît la plus sage : si une agglomération, en concertation avec les communes limitrophes, propose un projet global d'expérimentation qui nécessite des autorisations et une adaptation législative, nous pourrions alors élaborer un texte *ad hoc*, répondant donc à ces préoccupations.

Je ne crois trahir aucune interprétation en affirmant que le Sénat n'est absolument pas hostile à une expérimentation. En tous les cas, le Gouvernement y est favorable.

Mais je crains qu'un texte qui dit sans dire, qui soit une espèce de déclaration fourre-tout, ne génère qu'inquiétude et confusion, sans pour autant répondre réellement au besoin d'autorisation.

Cela étant, je le réaffirme, le Gouvernement est ouvert à une expérimentation.

M. le président. Monsieur Guillaume, l'amendement est-il maintenu ?

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

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

M. Bruno Sido, rapporteur de la commission des affaires économiques. Nous n'avons pas pu étudier les différentes versions de cet amendement.

Je suggère donc qu'il soit retiré afin que la commission ait le temps de l'examiner au fond d'ici à la deuxième lecture, puisque le projet de loi n'a pas fait pas l'objet d'une déclaration d'urgence.

M. le président. Qu'advient-il de votre amendement, monsieur Guillaume ?

M. Didier Guillaume. Je le retire, monsieur le président, en espérant que nous pourrions l'étudier en commission afin de le préparer pour la deuxième lecture.

M. le président. C'est la voix de la sagesse de part et d'autre, et je vous en remercie.

L'amendement n° 300 est retiré.

Je mets aux voix l'article 12, modifié.

(L'article 12 est adopté.)

Article 13 bis

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

1° À 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 ».

M. le président. La parole est à Mme Odette Herviaux, sur l'article.

Mme Odette Herviaux. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, c'est avec beaucoup de bonne volonté et de passion même que je souhaite intervenir, pour vous dire, au nom de notre groupe et de nos collègues de la commission des affaires culturelles, tout le bien que nous pensons des deux amendements visant à supprimer l'article 13 bis, à savoir l'amendement n° 53 de la commission et notre amendement n° 611 *rectifié*.

En effet, cet article, introduit par l'Assemblée nationale, viendrait compléter le mauvais coup porté, voilà quelques jours, lors de l'examen du projet de loi pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés, aux avis des architectes des Bâtiments de France rendus préalablement à l'autorisation délivrée par le maire, ou le président d'un établissement intercommunal, voire parfois le préfet du département, de mise en œuvre de travaux dans les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, les ZPPAUP, donc dans ces zones de patrimoines protégés.

Désormais, si on laisse faire, les avis des architectes des Bâtiments de France ne seront plus liants. Nous nous sommes battus, la semaine dernière, contre la suppression de cet « avis conforme » de l'architecte des Bâtiments de France, en vain malheureusement.

Certes, nos collègues maires, tous confondus, ont parfois quelques petits soucis locaux avec certains architectes des Bâtiments de France. Toutefois, je le rappelle, les maires peuvent, d'une manière générale, ne pas tenir compte des avis émis par les architectes des Bâtiments de France, en motivant leur décision.

En revanche, dans les ZPPAUP, on ne peut pas, à la fois, réclamer d'avoir une zone patrimoniale protégée et refuser d'accepter les avis vraiment conformes de l'architecte des Bâtiments de France.

Afin de permettre aux aménageurs de construire ou d'engager des travaux avec encore moins d'entraves dans ces zones protégées, car elles sont constitutives d'un patrimoine national, l'article tend à assouplir davantage encore la procédure s'appliquant à la mise en œuvre de ces travaux.

Les possibilités de recours contre les autorisations ainsi octroyées se feraient non plus devant le préfet de région, après avis de la section régionale de la commission des sites, mais à l'échelon départemental, sans que soit désormais requis l'avis de la commission des sites.

Autant dire que, en abaissant le pouvoir de décision à l'échelon départemental, le caractère d'indépendance de l'autorité rendant la décision pourrait éventuellement être plus contestable. Par ailleurs, la suppression de l'avis de la section régionale de la commission du patrimoine et des sites constitue une garantie absolue au regard des objectifs visés, à savoir construire ou rénover, tout en protégeant le patrimoine classé.

Désormais, et je le regrette, il semble que seule la logique économique et libérale de l'aménagement prévaudrait, au détriment de la sauvegarde du patrimoine commun de tous les Français.

Je rappelle le dernier mauvais coup : la suppression du pouvoir du ministre de la culture d'évoquer un dossier instruit par l'architecte des Bâtiments de France ou par le préfet du département. Les intentions nous semblent claires. Elles répondent parfaitement à une certaine vision de la culture, en vertu de laquelle un projet culturel ne peut voir le jour que s'il répond à des critères de rentabilité.

Cette politique semble être celle qui est menée depuis un an et demi, conformément d'ailleurs à la lettre de mission adressée par le chef de l'État à la ministre de la culture et de la communication, Mme Christine Albanel, au mois d'août 2007.

Si nous laissons faire, mes chers collègues, l'exception culturelle française ne sera bientôt plus qu'un vague souvenir. Pour l'heure, c'est l'ensemble du patrimoine monumental et naturel qui est gravement menacé.

J'espère que les sénateurs sauront montrer, et ce sera tout à leur honneur, qu'ils ne sont pas seulement des aménageurs, mais qu'ils savent aussi veiller au maintien du bien commun des Français, que beaucoup, à l'étranger, nous envient encore.

Nous nous associons donc, avec grand plaisir, à l'amendement n° 53 de la commission, identique au nôtre, l'amendement n° 611 *rectifié*, et je considère ce dernier comme étant défendu.

Quant à notre amendement de repli n° 403, j'espère qu'il ne sera pas nécessaire, et je le considère comme également défendu si besoin est.

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

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 53 est présenté par M. Sido, au nom de la commission.

L'amendement n° 611 rectifié est présenté par MM. Dauge et Lagache, Mme Tasca et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 53.

M. Bruno Sido, rapporteur. Les députés ont introduit l'article 13 *bis*, qui modifie le dispositif d'autorisation spéciale pour les travaux effectués dans les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Sur le fond, il s'agit sans doute d'une bonne disposition, mais elle n'a pas sa place dans ce projet de loi.

La loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est une loi de programme qui fixe le cap de la nation afin de répondre au défi du développement durable et de la révolution verte.

Or il m'apparaît que les dispositions de cet article, indépendamment de leur pertinence, n'ont pas vocation à être présentes dans un texte aussi solennel que le Grenelle I.

Au contraire, il serait plus inspiré de poursuivre ce débat, qui a été relayé à cette occasion, dans le cadre du plan de relance lors de l'examen du projet de loi Grenelle II.

M. le président. L'amendement n° 611 rectifié est défendu.

L'amendement n° 403, présenté par MM. Repentin, Rebsamen, Teston et Ries, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult et Guillaume, Mme Blandin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

Compte tenu de l'importance croissante des décisions qu'elle est amenée à émettre, notamment à l'égard de projets réalisés par des collectivités locales, le Gouvernement s'engage à entamer une concertation en vue de réformer la composition de la Commission régionale du patrimoine et des sites.

Cet amendement est défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 53 et 611 rectifié ?

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 53 et 611 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'article 13 *bis* est supprimé et l'amendement n° 403 n'a plus d'objet.

Section 2

Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs

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. L'amendement n° 404, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

environnement

insérer les mots :

, en particulier des milieux aquatiques

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. L'ensemble des infrastructures de transport peut avoir une incidence sur les milieux aquatiques.

Les infrastructures routières et ferroviaires sont généralement implantées dans les fonds de vallée, et peuvent engendrer des nuisances sur les cours d'eau ou sur leurs milieux associés, comme les annexes fluviales ou les zones humides riveraines.

Le transport fluvial ou maritime a un impact direct sur le cours d'eau.

Les milieux aquatiques sont particulièrement sensibles au développement des infrastructures de transport, ce qui justifie l'ajout d'une prise en compte particulière dans cet article.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Il s'agit d'un sujet dont nous avons longuement parlé. La commission considère que cet amendement est redondant, donc superfétatoire. Aussi, elle émet un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, *secrétaire d'État chargée de l'éco-logie*. Même avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Daniel Raoul, pour explication de vote.

M. Daniel Raoul. Je souhaite simplement faire une observation concernant les propos de M. le rapporteur. Lorsqu'il dit que cet amendement est redondant et superfétatoire, là aussi, c'est un pléonasme ! (*Rires.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 404.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 204, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

qui répondent de l'intérêt général

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. La question de l'intérêt général rejoint ce que nous avons dit lors de la défense de l'amendement portant sur le I de l'article 10.

Il s'agit d'introduire, tel que cela a été prévu aux points 1, 2 et 5 du Grenelle de l'environnement, la déclaration du caractère d'intérêt général du fret ferroviaire, maritime et fluvial dans la loi d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI.

Vous le savez, la notion de « service d'intérêt général » n'apparaît pas dans ce texte qui constitue pourtant une loi d'orientation pour les modes de transports vertueux.

La rupture draconienne en matière de politique de transport a été adoptée pour répondre à l'intérêt général. La France, qui se veut vertueuse sur le plan européen, a donc réellement intérêt à inscrire clairement une notion chère aux Français, et qui figure dans le traité de Rome. Il est temps de la mettre en œuvre.

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

M. Bruno Sido, *rapporteur*. Nous avons déjà eu cette discussion sur les wagons isolés et la déclaration d'intérêt général. Le Gouvernement s'est engagé à poursuivre ce débat.

Aussi, la commission est défavorable à cet amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 204.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

L'amendement n° 205, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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. À 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. »

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Cet amendement vise à introduire dans la LOTI l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances.

Il s'agit de prévoir des dispositions spécifiques pour les zones urbaines et périurbaines en ce qui concerne les plans de déplacements urbains, le covoiturage, l'autopartage et l'adoption d'un code de la rue.

Nous souhaitons également, parce que c'est utile, inscrire dans la loi de programme que nous examinons le principe de l'action positive de l'État.

Enfin, cet amendement prévoit que la mise en œuvre de la politique de mobilité durable est de la compétence des autorités organisatrices de transports urbains. Il s'agit donc d'attribuer aux autorités organisatrices les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable.

J'ai bien noté que le projet de loi Grenelle II apportera des précisions sur les principes posés par le Grenelle I. Je pense en particulier, à propos de cet amendement, aux compétences des collectivités locales pour la planification et la gestion de tous les modes de transport, à la notion d'autopartage, que le Gouvernement propose de définir comme « la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée », ou à la création d'un label spécifique pour l'autopartage, label dont les conditions d'octroi seront précisées par décret.

En revanche, pour ce qui est des autorités organisatrices de transports, leurs compétences en matière de définition de la politique globale de mobilité durable ne sont pas précisées.

M. le président. L'amendement n° 732, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

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. À 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'autopartage 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 mise en œuvre d'une politique globale de mobilité durable telle que définie dans les plans de déplacements urbains feront l'objet d'une concertation étroite afin d'en assurer la cohérence, entre les autorités

organisatrices des transports urbains et les collectivités territoriales concernées. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 205 ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement vise à intégrer dans la LOTI les dispositions du premier alinéa du I de l'article 12. Son adoption risquerait d'alourdir le texte. Aussi, la commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Cet amendement est en partie satisfait par l'article 12 du projet de loi, qui prévoit que l'État encouragera la mise en place de plans de mobilité, de covoiturage et d'autopartage.

Cet article mentionne également que les compétences nécessaires à la définition des plans de mobilité seront attribuées aux autorités organisatrices des transports.

Quant à la question des péages urbains, nous en avons déjà parlé et nous avons souligné sa difficulté.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Il est prématuré !

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 205 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 205 est retiré.

L'amendement n° 736, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par six alinéas ainsi rédigés :

...° Il est complété par cinq alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

« Le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 14.

(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) À 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.

« À 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. Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 54, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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) À 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. »

La parole est à M. le rapporteur.

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

M. le président. Le sous-amendement n° 405, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

des infrastructures de transport

par les mots :

de la mobilité durable

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Ce sous-amendement vise à rebaptiser ce document « schéma national de la mobilité durable », pour tenir compte non seulement des thématiques liées aux infrastructures, mais aussi de celles liées aux services, spécialement aux niveaux de services, qui peuvent susciter des investissements non moins importants.

M. le président. Le sous-amendement n° 409, présenté par Mme Alquier, MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Ce sous-amendement, auquel Mme Alquier tient tout particulièrement, tend à organiser une vision cohérente de l'aménagement du territoire entre les collectivités locales et l'État.

En effet, un aménagement, quel qu'il soit, n'a de sens que s'il est porté par le territoire qui le reçoit.

L'infrastructure de transport doit répondre à un véritable besoin, identifié dans les stratégies des acteurs locaux et qui ressort des différents documents de planification locale : schéma régional d'aménagement durable du territoire, schéma de cohérence territoriale, charte de pays ou de parc naturel régional, par exemple. Parce qu'elle est portée localement, l'infrastructure nouvelle peut être une opportunité de développement.

Dans ce contexte, il convient de tenir compte des effets négatifs engendrés par la création d'une nouvelle infrastructure. La création d'une nouvelle infrastructure routière ou ferroviaire provoque en effet forcément une perte de biodiversité – diminution des espaces naturels, création d'une barrière artificialisée dans un milieu, pollution – dont il doit être tenu compte à l'heure des choix.

Enfin, il nous semble que tout projet de nouvelle infrastructure doit prévoir des dispositions pour lutter contre l'étalement urbain. De la sorte, sera mis un terme au hiatus qui consiste à affirmer que l'on va lutter contre cette tendance alors que l'on met en place des outils d'aménagement qui la favorise.

Voilà pourquoi cette nécessité doit être inscrite dans la loi.

M. le président. Le sous-amendement n° 407, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

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

Pourtant, les collectivités ont une responsabilité essentielle en matière d'infrastructures et de transport. Il est demandé qu'elles soient associées à l'élaboration du schéma national,

notamment par le biais de leurs associations représentatives, qu'il s'agisse des régions, des départements, des communes, ou encore des intercommunalités.

M. le président. Le sous-amendement n° 406, présenté par MM. Teston, Ries et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

État

insérer les mots :

ou la collectivité territoriale compétente

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Dans le texte de l'amendement n° 54, il est précisé que « 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 ». Il s'agit notamment de faire référence au contrat d'objectifs pluriannuel passé avec Réseau ferré de France.

Les collectivités territoriales, autorités organisatrices du transport, devraient avoir la même possibilité de passer des contrats et de définir les cadres du service public adapté à leur situation. C'est l'objet de ce sous-amendement.

M. le président. Le sous-amendement n° 408, présenté par MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Conformément à l'engagement 13 du Grenelle annoncé par le Président de la République le 25 octobre 2007, les travaux de l'Observatoire « énergie environnement transport » ont débuté depuis plus d'un an.

Ses travaux sont adossés dans le cadre de cette réflexion aux travaux de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, avec l'appui du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique, le CITEPA, et du service statistique du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le MEEDDAT.

Ses missions consistent, dans un premier temps, à évaluer les émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport selon une méthodologie commune permettant l'affichage obligatoire de ces émissions et la réalisation d'éco-comparateurs.

Elles doivent être étendues, dans un second temps, aux autres types de nuisances, notamment à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.

Au cours des discussions menées au sein des comités de pilotage de l'Observatoire, l'objectif d'obligation d'affichage des émissions de gaz à effet de serre a plusieurs fois été remis en cause par certaines parties prenantes.

Il s'agit donc, par ce sous-amendement, d'inscrire dans le projet de loi les objectifs précisément fixés à l'Observatoire, d'une part, pour s'assurer que ceux-ci ne seront pas remis en cause et, d'autre part, pour réaffirmer le rôle premier de cette instance, qui consiste à proposer des mesures opérationnelles permettant d'atteindre des objectifs collectifs définis à un autre niveau et d'ores et déjà validés.

M. le président. L'amendement n° 342 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Gillot, S. Larcher, Lise, Patient, Tuheia et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jean-Etienne Antoinette.

M. Jean-Etienne Antoinette. Je ne voudrais pas que l'on se méprenne sur mon propos. Je sais bien que depuis 2004 de nombreuses compétences de l'État en matière de transport ont été transférées aux collectivités territoriales, en matière tant d'investissements que d'organisation et de gestion. Cependant, je relève ici plusieurs éléments qui m'inquiètent et sur lesquels, par le biais de mon amendement, je souhaite obtenir des éclaircissements.

Le schéma national des infrastructures de transport relève de la direction des infrastructures de transport, dont les missions sont définies ainsi depuis le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 : « La direction des infrastructures de transport planifie, dans un souci de limitation des nuisances et d'économie de l'espace, les grands projets de développement des infrastructures de transports routier, ferroviaire et de navigation intérieure, ainsi que les grands projets des ports intérieurs et maritimes et de plates-formes aéroportuaires nationales.

« Elle élabore un schéma national des infrastructures de transports qui comprend également les aéroports.

« Elle définit les modalités de financement des projets d'infrastructures. »

Au regard de ces éléments et du texte du projet de loi, je relève que l'article 11 énumère une longue liste de tronçons de lignes à grande vitesse déjà programmés – et brillamment présentés hier par M. le secrétaire d'État chargé des transports –, dont le financement est assuré, alors que, pour l'outre-mer, l'article 49 ne mentionne qu'une étude concernant le « maillage du territoire par des transports collectifs en site propre », dont les résultats sont attendus pour 2011...

Alors, je me demande de quel échelon, de quel niveau d'intérêts ou d'enjeux relèvent les problématiques du désenclavement de certains territoires d'outre-mer, de la continuité territoriale avec la métropole, voire des communications internationales à partir de ces territoires. Ou bien, ces problématiques, évidemment discutées au sein du secrétariat

d'État à l'outre-mer, n'ont-elles rien à voir avec le développement durable ou la préservation de l'environnement, objectifs déclarés de l'article 9 du présent projet de loi ?

Je me demande, en fait, si les projets mis à jour ou générés à l'occasion de cette future étude sur le maillage des territoires, en outre-mer, pourront intégrer le schéma national qui programme aujourd'hui des projets sur vingt ans. Ces projets pourront-ils prétendre également à des financements de l'Agence nationale de financement des infrastructures de transport, l'AFITF ? Ou bien, les transports en outre-mer restent-ils d'intérêt purement local ?

Plus concrètement, prenons l'exemple de la Guyane : qu'il s'agisse de son désenclavement, de son développement touristique ou de la coopération régionale avec les États voisins, à quel niveau doit-on situer les projets d'infrastructures de transport qui permettraient de répondre à ces enjeux et qui concernent l'ensemble du territoire ? Des projets précis sont en jeu : par exemple, la transguyanaise, tronçon de la transamazonienne, qui doit relier la Guyane au Brésil, d'un côté, et aller jusqu'au Venezuela, de l'autre. Les travaux ont démarré en 1995... J'ai déjà parlé du transport ferroviaire, qui jouerait un rôle structurant pour le pays, tout en limitant les nuisances de l'automobile, en particulier leur impact sur la forêt.

Certains éléments m'échappent peut-être, après tout ! J'aimerais, en fait, que la place de l'outre-mer dans la stratégie nationale des transports et dans les projets portés ou accompagnés par l'État pour les décennies à venir soit clarifiée.

M. le président. L'amendement n° 739, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

I. – Dans la première phrase du neuvième alinéa de cet article, remplacer le millésime :

2008

par le millésime :

2009

II. – Compléter cette même phrase par les mots :

: représentants de l'État, des collectivités et notamment des autorités responsables de transports, des organisations syndicales, des organisations professionnelles et de la société civile

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 450, présenté par MM. S. Larcher, Lise, Gillot, Patient, Antoinette, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

État

insérer les mots :

ou la collectivité territoriale compétente

La parole est à M. Serge Larcher.

M. Serge Larcher. Il s'agit d'un amendement de précision.

La collectivité territoriale est l'autorité organisatrice du transport. À ce titre, elle devrait avoir la possibilité de passer des contrats et de définir les cadres du service public adapté à la situation de son territoire.

Nous le savons, bien que le schéma national relève de la politique de l'État, cela ne l'empêche pas de travailler en étroite collaboration avec les régions et les autres collectivités, mais cela va mieux en le disant ! Soyons précis : puisque la pratique existe, il n'y a aucune raison de ne pas l'inscrire dans la loi. Nous ne voyons aucun obstacle à

indiquer explicitement que les collectivités territoriales sont parties prenantes à l'élaboration du schéma national, parce qu'elles doivent prévoir, sur leur territoire, un schéma directeur d'infrastructures et de transport.

Les collectivités territoriales apprécieront d'être prises en considération, après tous les efforts qu'on leur demande de faire !

M. le président. L'amendement n° 451, présenté par MM. S. Larcher, Lise, Gillot, Patient, Antoinette, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

ferroviaires

insérer le mot :

, maritimes

La parole est à M. Serge Larcher.

M. Serge Larcher. C'est également un amendement de précision.

Il s'agit de rappeler que le transport collectif de voyageurs s'effectue aussi par voie maritime, surtout dans les îles. Aussi nous semble-t-il important d'ajouter la mention des infrastructures « maritimes » à côté des infrastructures « ferroviaires » et « fluviales ».

M. le président. L'amendement n° 740, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Dans la seconde phrase du douzième alinéa de cet article, remplacer les mots :

, des chambres consulaires

par les mots :

et notamment les représentants des autorités responsables de transports

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 207, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Cet amendement vise à créer un observatoire des transports pour évaluer les différents modes de transports. Participant de la politique intermodale des transports par une composition élargie associant différents acteurs – État, collectivités locales, organisations syndicales et patronales, organisations non gouvernementales –, cet observatoire serait un vecteur de communication sur la prise de conscience des enjeux climatiques en matière de transports. Il favoriserait en particulier la connaissance des émissions de gaz à effet de serre.

M. le président. L'amendement n° 737, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« 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 contreparties. Il sera promu à l'échelon européen. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements et de sous-amendements ?

M. Bruno Sido, rapporteur. En ce qui concerne le sous-amendement n° 405, l'idée de rebaptiser le schéma national des infrastructures de transport en « schéma national de la mobilité durable » est séduisante car elle est dans l'air du temps. Cela dit, cette nouvelle dénomination risque d'être peu compréhensible pour l'opinion publique, car il s'agit quand même *in fine* d'intégrer dans le schéma des infrastructures de transport des grands projets, au sens classique du terme.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable.

S'agissant du sous-amendement n° 409, je comprends les motivations de ses auteurs, qui souhaitent assurer une cohérence entre le futur schéma national des infrastructures de transports et les schémas de cohérence territoriale.

Cependant, l'adoption de ce sous-amendement aboutirait à inverser la hiérarchie entre ces deux échelons puisque le futur schéma national devrait s'adapter aux schémas territoriaux, ce qui rendrait quasi impossible, en réalité, l'élaboration du schéma national.

J'ajoute que ce schéma tiendra compte, de toute manière, des préoccupations des collectivités territoriales puisque les régions participent déjà à son élaboration.

Par conséquent, j'émet un avis défavorable.

Pour les raisons évoquées au sous-amendement précédent, le sous-amendement n° 407 est satisfait. J'émet donc un avis défavorable.

Concernant le sous-amendement n° 406, je voudrais procéder à un bref rappel.

La commission voulait initialement rendre obligatoire les contrats pluriannuels de performance pour tous les gestionnaires d'infrastructure, quel que soit leur statut.

Or le principe constitutionnel de liberté contractuelle nous interdit d'obliger une personne privée, par exemple le concessionnaire d'une ligne à grande vitesse, à conclure un contrat avec l'État. C'est pourquoi notre amendement n° 54 a une portée limitée : il rend obligatoire la conclusion de contrats pluriannuels de performance uniquement entre l'État et ses établissements publics gestionnaires d'infrastructures.

Sur le sous-amendement n° 406, les collectivités territoriales sont libres de passer des contrats de performance avec leur établissement public gestionnaire d'infrastructures de transports. Par conséquent, j'émet un avis défavorable.

Quant au sous-amendement n° 408, afin de ne pas alourdir le texte, il est préférable de ne pas faire référence à l'observatoire des transports qui existe déjà. L'avis de la commission est donc défavorable.

Pour ce qui est de l'amendement n° 342 rectifié, je comprends le souhait de son auteur d'inscrire dans la loi d'orientation des transports intérieurs les spécificités des régions et collectivités d'outre-mer. Je lui proposerai cependant de rectifier son amendement pour insérer cette disposition à l'article 49 de ce projet de loi, consacré aux dispositions spécifiques à l'outre-mer. J'émet donc un avis favorable, sous réserve de cette rectification.

L'amendement n° 450 recueille un avis défavorable pour les mêmes raisons que le sous-amendement n° 406.

En ce qui concerne l'amendement n° 451, des projets stratégiques sont en cours d'élaboration, pour chaque grand port maritime, depuis l'adoption de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Or ces projets stratégiques sont équivalant à des contrats de performance pluriannuels.

Toutefois, il est vrai que les ports ultramarins ne sont pas concernés par cette dernière loi. Il pourrait donc être judicieux de rendre obligatoire la conclusion de contrats entre l'État et les gestionnaires d'infrastructures maritimes que sont les grands ports maritimes. C'est pourquoi je demande sur ce point l'avis du Gouvernement.

Enfin, l'amendement n° 207 recueille un avis défavorable pour les mêmes raisons que le sous-amendement n° 408.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 54 de la commission.

En ce qui concerne le sous-amendement n° 405, qui tend à remplacer la dénomination de « schéma national d'infrastructures de transport » par celle de « schéma national de mobilité durable », il est vrai que le Gouvernement adhère totalement au principe de mobilité durable. Cela étant dit, depuis le début du Grenelle de l'environnement, il a été constamment fait référence à un « schéma national d'infrastructures de transports » : pour la cohérence des débats, le Gouvernement souhaite conserver cette dénomination et demande le retrait de ce sous-amendement ; à défaut, il émettrait un avis défavorable.

S'agissant du sous-amendement n° 409, comme la commission, je pense qu'il sous-entend une inversion de la hiérarchie entre les niveaux des schémas, qui serait source de confusions. Le Gouvernement souhaiterait donc qu'il soit retiré, sinon il émettrait un avis défavorable.

Le sous-amendement n° 407 est effectivement satisfait, comme M. le rapporteur l'a souligné.

Pour ce qui est du sous-amendement n° 406, les contrats visés par l'article 15 sont bien, uniquement, les contrats passés entre l'État et ses établissements publics ; les collectivités locales ne sont donc pas concernées. Le Gouvernement demande donc le retrait de ce sous-amendement ; à défaut, son avis serait défavorable.

Concernant le sous-amendement n° 408, je suis en mesure de vous confirmer que l'Observatoire « énergie environnement transport » est déjà opérationnel. Il travaille depuis le premier semestre 2008 et son conseil scientifique est présidé par M. Yves Crozet.

Sur l'amendement n° 342 rectifié, le Gouvernement émet un avis favorable, sous réserve de la rectification proposée par la commission.

S'agissant de l'amendement n° 450, comme je l'ai déjà expliqué au sujet du sous-amendement n° 406, les contrats visés par l'article 15 sont uniquement ceux qui sont passés par l'État avec ses établissements publics. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

L'amendement n° 451 recueille un avis favorable.

Enfin, en ce qui concerne l'amendement n° 207, comme je l'ai déjà dit, l'Observatoire « énergie environnement transport » est déjà opérationnel, il ne nous semble donc pas nécessaire de l'institutionnaliser.

M. le président. Monsieur Teston, le sous-amendement n° 408 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Si j'ai bien compris M. le rapporteur et Mme la secrétaire d'État, les sous-amendements n° 408 et 407 seraient satisfaits, il n'y a donc pas lieu de les maintenir. Je suis également disposé à retirer les sous-amendements n° 406 et 409.

En revanche, en ce qui concerne le sous-amendement n° 405, j'ai remarqué que la commission comme le Gouvernement étaient favorables à l'idée de rebaptiser le « schéma national d'infrastructures de transport » en « schéma national de la mobilité durable », mais que cette nouvelle dénomination pourrait, selon eux, créer une confusion dans l'esprit de nos concitoyens. Je vous demande simplement de réfléchir sur ce point : réalise-t-on des infrastructures pour le plaisir de les construire ou pour améliorer les conditions de vie quotidienne de nos concitoyens ? La seconde option me semble la seule acceptable. J'entends donc maintenir ce sous-amendement.

M. le président. Les sous-amendements n° 406, 407, 408 et 409 sont retirés.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 405.

(Le sous-amendement n est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Jean-Etienne Antoinette, acceptez-vous la rectification de votre amendement n° 342 rectifié suggérée par M. le rapporteur ?

M. Jean-Etienne Antoinette. Auparavant, je souhaiterais faire un commentaire, monsieur le président.

Ce type de demande devient frustrant. Alors que les élus d'outre-mer ne demandent qu'à participer au débat national – je pense que mon collègue Serge Larcher ne me démentira pas –, ils sont constamment renvoyés à l'article 49 du projet de loi, qui contient les dispositions spécifiques à l'outre-mer. Pourquoi pas ? Si c'est le seul moyen de faire passer nos idées, nous l'acceptons ! Mais je ne vois pas pourquoi l'article 15 ne pourrait pas s'appliquer aux départements d'outre-mer, qui font bien partie de la France et de l'Union européenne ! Même s'il y a des mouvements en Guadeloupe, ils ne revendiquent pas l'indépendance.

Sur cette question, nous demandons à participer aux discussions nationales. Vous nous renvoyez à l'article 49. Mais l'outre-mer, ce ne sont pas des spécificités, ce sont des réalités ! Si nous sommes présents depuis mardi, c'est parce que cette discussion nationale nous intéresse.

Mme Bariza Khiari. Très bien !

M. le président. Monsieur Antoinette, vos interventions ont permis d'enrichir le débat. Je me permets simplement de vous indiquer que, si vous n'acceptez pas de le rectifier, votre amendement deviendra sans objet du fait de l'adoption de l'amendement n° 54.

M. Jean-Etienne Antoinette. Vous m'imposez une contrainte !

M. Daniel Raoul. Il est contraint de le déplacer !

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

M. Jean-Etienne Antoinette. Dans ces conditions, je rectifie mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est donc rectifié et il sera examiné lors de la discussion de l'article 49.

Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 15 est ainsi rédigé et les amendements n° 450, 451 et 207 n'ont plus d'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. L'amendement n° 55 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Outre des modifications rédactionnelles pour éviter des dispositions redondantes, cet amendement de réécriture globale de l'article poursuit deux grands objectifs.

D'une part, il reprend les dispositions du II de l'article 9 du projet de loi, qui exposaient les critères pour inscrire les projets dans le schéma national des infrastructures de transport. Ces critères sont pondérés et présentés par ordre de priorité. La référence à la notion de chef de file prévue à l'article 72 de la Constitution est supprimée, car elle est inutile.

D'autre part, il indique que le groupe de suivi assurera également une mission d'évaluation des mesures déjà mises en œuvre. Il se réunira de droit au moins une fois par an et rendra publics ses travaux sur le site du Grenelle de l'environnement.

M. le président. Le sous-amendement n° 790, présenté par M. Muller, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jacques Muller.

M. Jacques Muller. L'amendement de la commission apporte une synthèse intéressante, mais je souhaite proposer une modification de la hiérarchie des priorités pour mettre en avant celles qui respectent l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Il s'agit de placer devant « le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet », la performance environnementale, l'accessibilité multimodale, l'amélioration de l'efficacité et de la cohérence du système de transports. Le Grenelle n'ayant pas traité uniquement des questions environnementales, il existe un volet social qui porte sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Je propose que « l'avancement d'autres projets » ne soit pas prioritaire.

Je voudrais insister sur la multimodalité. Il est de tradition, dans notre pays, d'opposer ceux qui seraient favorables au transport par la route à ceux qui préféreraient le transport par rail. Or le problème ne se pose pas de cette manière : le terrain nous enseigne qu'il faut raisonner en termes de multimodalité. J'insiste sur ce point. En effet, hier après-midi, une série d'amendements, qui visaient à permettre aux poids lourds de 44 tonnes de circuler, ont mis en difficulté ce concept essentiel de multimodalité.

Je souhaite rappeler ici un point essentiel : aujourd'hui, les poids lourds de 44 tonnes sont autorisés à circuler en pré-acheminement ou post-acheminement, c'est-à-dire lorsque la multimodalité fonctionne.

Les amendements que nous avons examinés hier avaient finalement pour « vertu » de généraliser la circulation des camions de 44 tonnes sur l'ensemble du territoire et, par conséquent, d'enlever à la multimodalité son avantage comparatif.

À mes yeux, il serait bon d'affirmer dans la loi que la multimodalité est au cœur de notre réflexion. Je ne change pas l'esprit de l'amendement de la commission, je modifie simplement la hiérarchie des critères.

Le diable se cache dans les détails, dit le proverbe. Le fait de passer d'un poids de 40 tonnes à un poids de 44 tonnes, qui paraissait être un détail, engendre un effet pervers, que j'ai tenu à rappeler ici. Il est important de dire que nous sommes en faveur du multimodal, qui constitue bien une priorité.

M. le président. Le sous-amendement n° 410, présenté par Mme Alquier, MM. Ries, Teston et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul, Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

Compléter le I de l'amendement n° 54 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

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. La question du transport des marchandises par le rail ne concerne pas seulement les grands axes ferroviaires. Pour améliorer le report modal dans ce domaine et atteindre l'objectif d'une croissance de 25 % de la part de marché du fret non routier d'ici à 2012, la priorité doit aussi être accordée à la diffusion dans les territoires de ce mode de transport.

La mise en œuvre du fret ferroviaire peut nécessiter des aménagements spécifiques sur le réseau ferré et ceux-ci doivent être pris en compte par le schéma national des infrastructures.

Par ailleurs, ce mode de transport nécessite de rechercher les possibilités de raccordement des bassins d'emplois lorsque l'embranchement n'existe pas ou, dans le cas contraire, de rénovation de ce dernier.

C'est l'objet de cet amendement, qui vise à faire prendre en compte les besoins en matière d'infrastructures de fret ferroviaire et d'embranchement ferré des bassins d'emplois dans le schéma national des infrastructures de transport.

M. le président. Le sous-amendement n° 701 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Pillet, Mayet, Doligé et Pinton, Mme Rozier et MM. Dériot et Juillard, est ainsi libellé :

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

Les priorités seront justifiées, en tenant compte de l'opportunité économique, territoriale, environnementale et de l'exploitabilité du réseau eu égard à la saturation prévisible de certains de ses nœuds et sections.

Ce sous-amendement n'est pas soutenu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n°s 790 et 410 rectifié ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Sur le sous-amendement n° 790, je signale que ce sont les députés qui ont mis à la deuxième place le critère de l'avancement des projets. Il sera pondéré et doit être apprécié à la lumière des autres critères exposés dans l'amendement n° 55 rectifié. La commission émet donc un avis défavorable.

Quant au sous-amendement n° 410 rectifié, l'avis est également défavorable. En effet, il est, à mon sens, déjà satisfait par le quatrième critère présenté à l'amendement de la commission, qui évoque l'accessibilité multimodale.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. L'amendement n° 55 rectifié ne pose pas de problème. Il s'agit d'une nouvelle rédaction d'une disposition insérée par l'Assemblée nationale. Nous y sommes favorables.

En ce qui concerne le sous-amendement n° 790, j'ai bien entendu M. Muller. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Quant au sous-amendement n° 410 rectifié, le Gouvernement émet le même avis que la commission.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 790.

Mme Marie-Christine Blandin. Je soutiens l'adoption de ce sous-amendement, pour deux raisons.

Sur la forme, le fait que les députés aient fait un autre choix ne nous engage absolument pas. Que je sache, la Haute Assemblée a toute légitimité pour exprimer son avis !

M. Roland Courteau. C'est vrai !

Mme Marie-Christine Blandin. Sur le fond, il n'échappe à personne que ce texte Grenelle a éveillé bien des convoitises : il est devenu le panier de la ménagère, dans lequel certains ont glissé tout ce qu'ils n'avaient pas pu faire passer dans d'autres lois, telle infrastructure, tel barreau, etc. Le critère de « l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés » fait partie de ces tentatives. Nous en prenons acte. Toutefois, mettons-les au bout de la file !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 790.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Courteau, le sous-amendement n° 410 rectifié est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Je le retire, monsieur le président, puisque, selon M. le rapporteur, il est satisfait.

M. le président. Le sous-amendement n° 410 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 55 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 15 *bis* est ainsi rédigé.

CHAPITRE IV

Énergie

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. le président. La parole est à M. Jean-Claude Danglot, sur l'article.

M. Jean-Claude Danglot. L'article 16 reprend une partie des dispositions de l'article 2 du projet de loi.

La priorité donnée à l'objectif de réduction des consommations énergétiques, comme d'ailleurs à celui de diminution des déchets à la source, est une très bonne chose. Cependant, cet article reste largement sur le mode incitatif et nous ne sommes pas convaincus par les divers instruments qui sont certes évoqués mais sans plus de précision.

Ainsi, il est prévu de renforcer le dispositif des certificats d'économie d'énergie, qui n'a pourtant pas encore pu être évalué. Il est également prévu d'étendre l'étiquetage énergétique ou d'interdire les ampoules à forte consommation d'énergie. Nous soutenons bien sûr ces mesures, mais seront-elles vraiment suffisantes ? Nous en doutons.

Au nom de sa politique énergétique, l'État renvoie encore une fois aux aides indirectes. Nous proposons, au contraire, de mettre un terme à la privatisation du secteur de l'énergie et de revenir à une maîtrise publique forte du secteur. Les opérateurs historiques EDF et GDF doivent à la France d'avoir eu les moyens nécessaires pour réaliser des investissements à long terme, qui ont garanti la couverture du territoire, la péréquation tarifaire et une indépendance énergétique satisfaisante.

Vous rappelez, 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 à un approvisionnement énergétique extérieur. Vous avez raison, il est essentiel pour notre sécurité énergétique d'assurer la diversification du bouquet énergétique national. Mais la question est de savoir si les opérateurs privés seront garants, comme la puissance publique, de l'intérêt général.

Nous nous sommes battus contre la privatisation de GDF, en faveur de laquelle la majorité parlementaire avait pourtant voté alors même que la facture énergétique des professionnels avait tellement augmenté que certains d'entre eux avaient dû cesser leur activité.

Le bilan de l'ouverture à la concurrence de ce secteur a été tellement sévère que vous avez voté une possibilité de retour aux tarifs réglementés.

Le Gouvernement parle beaucoup du renforcement du pouvoir d'achat des particuliers qui serait rendu possible grâce aux économies d'énergie. Tenir un tel discours, alors même que la facture énergétique des ménages ne cesse d'augmenter, est véritablement incroyable et, pour tout dire, mensonger. Le prix du gaz grève dangereusement les budgets et certaines familles ont renoncé à se chauffer correctement. Le Gouvernement a gelé les tarifs alors qu'ils auraient dû baisser. Aujourd'hui, les factures ne tiennent pas compte de la chute du prix du baril de pétrole.

M. le président. La parole est à M. Didier Guillaume, sur l'article.

M. Didier Guillaume. Cette intervention aurait pu être faite par mes sémillants collègues Daniel Raoul et Roland Courteau, experts ès énergies s'il en est, et je les remercie de m'avoir laissé prendre la parole.

L'objectif affiché dans ce projet de loi est de faire de la France d'ici à 2020 l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de l'Union européenne.

La lutte contre le changement climatique est sans aucun doute un grand défi du XXI^e siècle, sinon le plus grand défi. La limitation des émissions de gaz à effets de serre peut légitimement être considérée comme l'une de nos grandes priorités, sinon la priorité. Depuis le XIX^e siècle, la terre s'est réchauffée, en moyenne, de 0,7 %. Sur les douze dernières années, dix sont à classer parmi les plus chaudes depuis 1850.

Le Centre national américain de données climatiques a fait savoir que le premier semestre de 2006 avait même été le plus chaud depuis le début de ses relevés, en 1895.

Aujourd'hui, la planète a presque atteint la température la plus élevée qu'elle n'ait jamais atteinte au cours des 420 000 dernières années. Nous connaissons les principales conséquences de ce réchauffement. Il faut donc agir vite et maintenant.

Dans cette lutte contre le changement climatique, le nerf de la guerre porte un nom : l'énergie. Nous le savons, c'est principalement la consommation d'énergies fossiles qui génère les émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. Ces énergies fossiles ont été la principale ressource du développement des économies occidentales depuis la révolution industrielle jusqu'à nos jours.

Si, depuis le milieu du XVIII^e siècle, la population mondiale a été multipliée par dix, la consommation mondiale d'énergie primaire a été multipliée par cent. C'est donc bien notre mode de vie et de développement qui est aujourd'hui en question.

À mon sens, il y a deux directions principales à suivre.

La première, c'est la réduction de notre consommation.

En effet, nous ne pouvons plus continuer comme cela. Notre système global de consommation, de production, de comportement, de rapport à l'environnement et d'évolution technique est à bout de souffle. C'est à un véritable changement de comportement que ce texte nous invite et auquel nous devons tous méditer.

Cinq grands axes orientent ce projet de société durable, humaniste et responsable : le citoyen doit l'emporter sur le consommateur, la qualité sur la quantité, la durée sur l'urgence, l'homme sur le système, le partage sur la seule possession.

Mme Bariza Khiari. Bravo !

M. Didier Guillaume. Ces orientations ne sont pas antinomiques avec la croissance, le développement économique et l'emploi.

La deuxième direction, c'est la diversification de notre bouquet énergétique.

En France, l'approvisionnement énergétique est assuré à 75 % par le triptyque gaz-charbon-pétrole. L'objectif de porter à 23 % la part des énergies renouvelables dans notre consommation d'énergie finale est donc une absolue nécessité : éolien, solaire, géothermie, hydraulique, biomasse, et j'en passe.

Promouvoir ces énergies, ce n'est pas s'interdire de s'interroger sur les conséquences environnementales de leur développement. C'est déjà le cas pour les fermes éoliennes qui fleurissent nombreuses. Il faudra également à terme réglementer la construction de fermes photovoltaïques, qui commencent à poser de vrais problèmes sur nos territoires.

Ces objectifs seront d'autant plus crédibles si l'on prend en compte la filière nucléaire.

Il ne faut pas se le cacher, si nous pouvons nous fixer ces objectifs, c'est grâce à une spécificité française : l'énergie nucléaire. Non émettrice de CO₂, exportatrice, créatrice de richesse, de développement économique et social, l'énergie nucléaire assure notre indépendance énergétique.

Le nucléaire est l'un des rares secteurs d'activité français ayant un temps d'avance technologique. Nous devons l'assumer clairement et tranquillement.

M. Jean-Pierre Fourcade. Très bien !

M. Didier Guillaume. Cela sera possible à trois conditions.

La première est la sécurité maximale en visant l'excellence industrielle et pas le seul respect des normes ou des seuils tolérés de pollution. Les récents événements nous le démontrent.

La deuxième condition est la transparence totale : il faut en finir avec la culture du secret liée à l'histoire de cette technologie développée dans le secret de notre ministère de la défense.

M. Roland Courteau. Très bien !

M. Didier Guillaume. Il faut mettre cartes sur table.

La troisième condition est de prendre la question des déchets à bras-le-corps afin de permettre une meilleure acceptabilité du nucléaire par nos concitoyens.

Sans le nucléaire, la France aura du mal à atteindre l'objectif fixé par ce texte. Cependant, ce sujet n'a pas fait l'objet d'un accord lors du Grenelle. Ce fut même le grand absent du débat. Je le regrette, car ne pas en débattre, c'est s'interdire de parler de transparence, de sécurité et de déchets radioactifs.

M. Roland Courteau. Bien dit !

M. Didier Guillaume. Un grand débat sur notre indépendance énergétique serait donc souhaitable.

Pour conclure, j'aimerais dire ici que le nucléaire est l'une des solutions pour lutter contre le réchauffement climatique, pour réduire la facture énergétique de nos concitoyens et pour assurer notre indépendance énergétique. Ce n'est évidemment pas la seule solution : la réduction de notre consommation et la diversification de notre bouquet énergétique en sont les deux autres piliers. *(Très bien ! et applaudissements sur plusieurs travées du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, sur l'article.

M. Jean-Pierre Fourcade. Cet article a été élaboré dans un contexte de prix du pétrole élevé. Au moment du Grenelle, beaucoup de beaux esprits pensaient en effet que nous étions partis pour connaître une élévation continue du prix du baril et que, par conséquent, la question de cette énergie fossile ne se poserait plus dans les mêmes termes qu'autrefois.

Or le niveau des prix du fioul domestique par rapport aux autres sources d'énergie, je le dis à M. Danglot, fait que les particuliers installent à nouveau chez eux des chaudières et que les ventes de fioul ont nettement repris. Cette situation risque de créer des déceptions dans les années à venir par rapport aux taux d'émission de CO₂ escomptés.

Je veux poser deux questions.

Les principes qui figurent à l'article 16 ne pourraient-ils pas être légèrement ajustés afin de montrer que le texte s'inscrit bien dans le long terme ? À long terme en effet, l'utilisation des énergies fossiles sera de plus en plus difficilement concevable compte tenu de notre conception du développement durable. Or je crains qu'au cours de l'année 2009 et peut-être un peu en 2010 le prix du pétrole ne soit beaucoup moins élevé qu'aujourd'hui.

En outre, comment peut-on peser sur les prix du gaz, qui, aujourd'hui, ne bougent pas ? Je pense en effet que c'est en jouant sur leur élasticité que nous pourrions atteindre les objectifs ambitieux de l'article 16.

Il ne faut pas que nos concitoyens, qui cherchent à faire des économies sur leur consommation énergétique et à améliorer leur pouvoir d'achat, se laissent provisoirement tentés par les énergies fossiles, sinon cela compromettrait à long terme les objectifs de cet article.

M. le président. L'amendement n° 56, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de cohérence. Ces dispositions reprennent celles qui ont été supprimées à l'article 2.

M. le président. Le sous-amendement n° 154 rectifié, présenté par M. Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoul et Raoult, Mme Blandin, MM. Ries, Teston, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Ce sous-amendement vise à généraliser l'utilisation de compteurs d'énergie intelligents dans les logements.

Ces compteurs disposent de la possibilité d'identifier de manière détaillée et précise, éventuellement en temps réel, la consommation énergétique d'un foyer, ce qui permettra ainsi à l'intéressé de participer à l'écrêtement des heures de pointe.

Certains d'entre eux seront mis sur le marché en 2010 et devraient permettre aux Français de réduire leur consommation d'énergie en connaissant les principales caractéristiques de la consommation dans leur foyer. La chaîne génération de compteurs intelligents devrait en effet permettre de détailler la consommation d'électricité poste par poste. Il est donc important de favoriser leur généralisation.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Je ne surprendrai pas ceux de nos collègues qui faisaient partie de la mission commune d'information sur la sécurité d'approvisionnement électrique de la France et les moyens de la préserver en disant que ce sous-amendement apporte une précision utile.

Parmi les préconisations de la mission commune d'information, qui ont d'ailleurs à peu près toutes été retenues dans le Grenelle de l'environnement, figurait celle-ci.

La commission a donc émis un avis très favorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 154 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 683, présenté par MM. Bizet et Deneux, est ainsi libellé :

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

deux cent cinquante

par les mots :

cinq cents

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 684 rectifié, présenté par MM. Bizet et Deneux, est ainsi libellé :

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

émissions de gaz à effet de serre

insérer les mots :

pour identifier, à partir de modèles existants applicables à leur activité, les principaux postes de consommations énergétiques et les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les leviers de réduction les plus efficaces,

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 57 rectifié *bis*, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 324, présenté par MM. Raoul et Courteau, Mme Herviaux, MM. Raoul, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiyava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Bariza Khiari.

Mme Bariza Khiari. Cet amendement, qui est pour nous très important, a trait au développement de la précarité et ses conséquences sur les besoins énergétiques. Nous avons déjà eu l'occasion de le souligner au tout début de l'examen du projet de loi, mais je souhaite à nouveau insister sur ce sujet.

Près de cinq millions de familles ont des difficultés à chauffer leur logement en raison du prix croissant de l'énergie depuis plusieurs années. Notre amendement vise donc à prendre en compte les situations de pauvreté et de précarité énergétiques qui touchent de plus en plus de personnes.

Nous estimons que l'électricité et le gaz font partie des biens de première nécessité. Pour cette raison même, leur prix devrait être peu élevé en deçà d'un certain niveau de consommation correspondant à la satisfaction des besoins fondamentaux et plus élevé au-delà.

Pour le dire autrement, nous proposons que l'État étudie 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 dite de confort à un tarif majoré.

Cet amendement est d'autant plus important qu'aucune réponse n'est apportée au problème de la précarité énergétique, si l'on excepte celle qui est relative au tarif social, ce qui est non seulement stigmatisant pour les ménages qui en bénéficient, mais aussi loin d'être satisfaisant. Chacun en convient !

Le projet de loi prévoit seulement des actions ciblées de lutte contre la précarité énergétique dans le secteur du logement. Outre que nous n'avons pas le détail de ces actions, nous pensons qu'il faut d'abord reconnaître que l'énergie répond à la satisfaction d'un besoin vital.

C'est la raison pour laquelle notre amendement vise, à travers l'étude de la mise en place d'une tarification de l'électricité et du gaz distinguant une consommation vitale et une consommation de confort, à reconnaître *de facto* un droit d'accès pour tous.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Je suis tout à fait sensible aux situations de pauvreté et de précarité énergétiques, mais il est problématique de distinguer ce qui est vital de ce qui relève du confort en matière d'énergie, les besoins étant extrêmement relatifs selon les situations ou les foyers concernés.

Par ailleurs, je rappelle que, pour ce qui est de l'aspect vital de la consommation, il existe déjà des tarifs sociaux du gaz et de l'électricité. Le tarif social de l'électricité, par exemple, actuellement financé par la CSPE, la contribution au service public de l'électricité, qui est payée par l'ensemble des consommateurs, remplit plutôt bien son rôle.

Cet amendement étant donc en grande partie satisfait, la commission demande à ses auteurs de bien vouloir le retirer. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Madame Khiari, l'amendement n° 324 est-il maintenu ?

Mme Bariza Khiari. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 324 est retiré.

Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 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.

M. le président. La parole est à Mme Évelyne Didier, sur l'article.

Mme Évelyne Didier. L'article 17 précise les orientations de la politique énergétique de la France afin de lui permettre d'atteindre l'objectif de 23 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020.

Nous partageons cet objectif. Cependant, il nous semble que le projet de loi laisse de côté un certain nombre de problèmes qui ne manqueront pas de surgir.

Le Parlement a déjà eu l'occasion de se pencher sur l'énergie éolienne, notamment en 2005, lors de l'examen du projet de loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique. Le législateur avait alors prévu une réglementation censée encadrer la production de cette énergie. Pourtant, cela n'a pas empêché, notamment à travers l'obligation de rachat par EDF, une financiarisation de cette énergie et l'émiettement des projets.

En ce qui concerne l'énergie marine, la France a la chance d'avoir une très grande façade maritime. Il est important de soutenir les efforts de recherche en la matière afin de développer dans l'avenir de telles sources d'énergie.

Les énergies renouvelables et la diversification du bouquet énergétique sont nécessaires pour garantir la sécurité et l'indépendance de notre pays. Cependant, cela n'est pas suffisant.

Les secteurs de production et de fourniture d'énergie ont été investis, en Europe et notamment en France, par de multiples acteurs. La concurrence économique y est forte. Néanmoins, tous ces acteurs recherchent un profit immédiat, ce qui fait peser de graves dangers sur le secteur énergétique en termes de sécurité des installations et de garantie du service public.

Selon nous, l'énergie est un bien à part qu'il faut soustraire à la concurrence que l'on dit « libre et non faussée », alors qu'il s'agit en réalité de véritables monopoles privés !

D'abord, d'énormes investissements sont nécessaires pour répondre à la demande et remplacer les infrastructures vieillissantes. Il y a de grands besoins d'investissements et les retards favorisent les installations fortement émettrices de CO₂.

Ensuite, les prix augmentent déraisonnablement et sont déconnectés de la seule prise en compte des coûts d'approvisionnement.

Ces constats sont également valables pour les énergies renouvelables. Prenons le parc hydroélectrique : à combien s'élève le montant des sommes nécessaires à son entretien, à ses réparations et à ses aménagements pour permettre un meilleur écoulement des fleuves ?

Les investissements dans un secteur clef comme celui de l'énergie ne peuvent être portés que par le secteur public, que ce soit pour les énergies traditionnelles ou les énergies renouvelables, qui représentent d'énormes espoirs pour l'avenir.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, sur l'article.

Mme Marie-Christine Blandin. Si l'article 16 prévoyait des mesures en matière d'économie, l'article 17 aborde le sujet des énergies renouvelables en se fixant l'objectif de 20 %

d'ici à 2020, et ce, bien sûr, pour contribuer à limiter nos émissions de gaz à effet de serre, donc pour favoriser les alternatives aux combustions carbonées.

Ces alternatives souffrent de plusieurs handicaps bien français.

D'abord, le retard historique fut tel que des régions ont dû au départ, par leurs propres moyens, construire des prototypes pour en montrer la faisabilité industrielle et l'efficacité énergétique. Ensuite, des vides juridiques subsistent, notamment en ce qui concerne l'encadrement des hydroliennes, qui sont des sortes de moulins, comme les usines marémotrices. Enfin, on constate une sensibilité quasi épidermique à l'altération du paysage par les éoliennes. Je défends le paysage, mais je sais que nous avons besoin des éoliennes.

Il faut raison garder, élaborer des schémas de développement éolien avec des critères partagés, dont la présence de vent – je ne plaisante pas ! – pour éviter les effets d'aubaine. Il ne s'agit pas de cultiver des éoliennes pour compenser des obligations de la PAC d'hier limitant certaines productions ! Il convient de produire de l'énergie proche et propre.

En outre, sur ce sujet, il est curieux de voir apparaître de nouveaux Don Quichotte antiéoliens, qui ne se sont jamais émus de la déchirure des paysages par les pylônes et les lignes à très haute tension. Celles-ci sont pourtant omniprésentes, génèrent des champs puissants et perdent de l'énergie en ligne. Une éolienne à l'horizon, ce n'est rien d'autre que votre empreinte écologique qui vous fait signe !

Le péché originel du Grenelle – qui pourrait le chasser du paradis... –, c'est l'arbitraire décision du Président de la République : on ne parlera pas du nucléaire ! Cette décision amène à effectuer dans le texte un curieux numéro d'équilibriste entre économie d'énergie, réduction des énergies carbonées et promotion des énergies renouvelables, mais pas un mot sur l'atome.

On ne débat pas... Toutefois, ce matin, le Président de la République décide que nous commandons un second réacteur nucléaire EPR. À défaut d'un vrai débat, je voudrais rappeler quelques points.

Le nucléaire a consommé tous les budgets de recherche depuis des décennies – 40 % de la recherche publique et 90 % du volet « énergie » du budget de la recherche –, ce qui nous laisse aujourd'hui si démunis et si peu compétitifs sur les énergies renouvelables.

L'EPR est une bien vieille technologie, à peine revisitée.

L'uranium est un minerai aux réserves très limitées, dont l'exploitation est source de grands problèmes sanitaires et démocratiques. Au Niger, la France, *via* Areva, ferait bien de garantir aux Touaregs – si tant est que cela est possible – la protection des hommes, des sols et des puits, au moins selon les normes françaises, ainsi qu'un juste retour financier pour dégradation.

La question des déchets n'est toujours pas résolue.

Enfin – et je m'arrêterai là : je ne vous parlerai même pas du risque majeur –, le nucléaire évolue dans l'opacité, quand ce n'est pas dans le *bluff*.

Il n'aura pas échappé aux vigilants sénateurs, soucieux de notre budget, qu'un réacteur nucléaire EPR a été vendu à la Finlande au prix de 3,3 milliards d'euros. Or nous en sommes déjà arrivés à un coût de 5 milliards d'euros. Qui va payer ? La COFACE a apporté une garantie de 610 millions d'euros avec votre argent. Le chantier a pris trente-huit

mois de retard et la Finlande réclame 2,4 milliards d'euros de pénalité à la France. Quelle belle filière, fiable, transparente, fleuron de notre balance commerciale !

Mais, de tout cela, le Grenelle ne parlera pas !

Quant au mythe du nucléaire, outil « anti-effet de serre », il s'effondre dès que l'on constate qu'il ne fonctionnerait que si toute la planète s'y mettait, y compris les dictatures les plus dangereuses.

Il ne fonctionne en outre qu'en moyenne consommation : au-delà, on a recours à l'énergie thermique.

De plus, nous sommes confrontés à un renouvellement général des techniciens et ingénieurs, avec une énorme perte de savoir-faire en matière de sécurité.

Enfin, les liens étroits du nucléaire civil et militaire, d'une part, le risque durable des déchets, d'autre part, peuvent même mettre en péril l'humanité. (*M. Jacques Muller applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, sur l'article.

M. Michel Teston. Je tenais à prendre la parole, car je regrette vivement que l'article 40 ait été invoqué pour déclarer irrecevable un amendement de Mme Bourzai et du groupe socialiste sur l'article 17, au nom d'une prétendue aggravation des charges publiques.

Je rappelle que cet amendement visait à clarifier l'article, qui prévoit : « 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. »

Si nous considérons que tel est le cas, il est normal d'en déduire qu'il est nécessaire d'étendre les aides reçues par les solutions décentralisées à ces sous-stations de réseau de chaleur. C'est le meilleur moyen de remplir l'engagement de l'État de favoriser le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables, comme cela est confirmé dans le même article.

Le fait que cet amendement soit considéré comme irrecevable est inquiétant. Si l'on ne peut pas considérer que les sous-stations de réseau de chaleur ont droit aux mêmes aides directes et indirectes qu'un réseau de chaleur indépendant, une chaudière à bois individuelle, des capteurs solaires, quelle est l'utilité de les élever au rang d'équipement de production d'énergie renouvelable ?

Il est à craindre que le but recherché soit en définitive d'augmenter la part d'énergie renouvelable produite en France sans pour autant promouvoir ces infrastructures. La France ne tiendrait pas alors ses engagements, d'autant que c'est sur le secteur de la production de chaleur qu'il y a le plus à faire.

Cette situation est donc regrettable. J'espère cependant que l'amendement tendant à la création d'un fonds de soutien à la production et à la distribution de chaleur sera adopté.

M. le président. La parole est à M. Roland Courteau, sur l'article.

M. Roland Courteau. Je souhaiterais relayer quelques-unes des préoccupations de notre groupe et plus particulièrement de Mme Alquier.

Nous entrons, avec cet article, dans la concrétisation de la politique de développement des énergies renouvelables.

L'énergie éolienne se développe. La production de l'électricité d'origine éolienne est ainsi passée à moins d'un térawatt en 2000 à 5,6 térawatts en 2008. Il n'en reste pas moins qu'elle ne représente qu'environ 1 % de l'électricité produite dans notre pays.

En tout cas, c'est un sujet qui suscite des passions, car le développement de cette énergie non polluante se heurte souvent à des oppositions du fait, notamment, de son impact paysager.

Le projet de loi prévoit que les régions élaborent un schéma régional des énergies renouvelables ; ce schéma concerne en premier lieu l'éolien, puisqu'il aura en particulier vocation à déterminer les zones dans lesquelles les parcs éoliens seront préférentiellement construits.

Cela pose d'abord la question de la compatibilité de cette disposition avec les zones de développement de l'éolien introduites en 2005, comme l'a d'ailleurs fait remarquer M. le rapporteur.

Cette disposition me paraît reprendre largement celle qui figure à l'article L. 553-4 du code de l'environnement, qui permet déjà aux régions – et certaines l'ont déjà fait – de mettre en place un schéma régional éolien.

C'est comme si, avec l'éolien, on avançait sans arrêt d'une case pour reculer aussitôt, et ainsi de suite !

Le développement de l'éolien présente des opportunités. Malheureusement, il est parfois aussi source de conflits ; nous le vivons sur le terrain. Nous souhaitons poser clairement quelques règles issues de nos expériences.

Ainsi, dans le parc naturel régional du Haut-Languedoc a été élaboré un document de référence territorial pour l'énergie éolienne qui, sur l'ensemble du territoire du parc, analyse les sensibilités paysagères et environnementales des différentes entités paysagères du parc naturel. Il permet ainsi de définir les espaces dans lesquels *a priori* un projet aurait peu de chance d'être accepté et, à l'inverse, des zones de moindre sensibilité.

Ces précautions sont nécessaires. Elles doivent être respectées pour chaque projet, même si elles ne permettent pas d'éviter tous les conflits.

Nous constatons par ailleurs que l'obligation de démantèlement et de remise en état du site, introduite par le législateur en 2003 et figurant à l'article L. 553-3 du code de l'environnement, est importante.

La constitution de garanties financières par l'exploitant est une condition indispensable de l'acceptation de ce type d'aménagement par les riverains, parce qu'elle permet de s'assurer que le démantèlement des installations et la remise en état des lieux pourront effectivement être réalisés. Cependant, à ma connaissance, elle n'est toujours pas traduite juridiquement.

Nous revenons sans cesse sur le cadre législatif de l'implantation des éoliennes : en 2003, en 2005, en 2009. Mais le législateur a clairement introduit l'obligation de démantèlement des éoliennes après exploitation, et rien n'est fait pour la rendre effective.

Cela dit, nous avons besoin d'un cadre stable pour tenter de concilier les intérêts antagonistes. Ainsi, dans un parc régional, la qualité des paysages doit être préservée, mais on peut aussi mettre en valeur les ressources naturelles, à condition d'avoir des arguments pour discuter et de ne pas être sans arrêt dans l'attente d'un véritable cadre juridique applicable.

À la lecture du projet de loi Grenelle II, je comprends que c'est encore l'attente qui prévaut, avec de nouvelles discussions en perspective ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. François Fortassin, sur l'article.

M. François Fortassin. Avec les énergies renouvelables, nous sommes au cœur du débat. La France, qui souhaite être un excellent élève en Europe, veut atteindre 23 % d'énergies renouvelables dans une période assez brève ; nous pouvons partager cet objectif.

Je constate cependant qu'il règne aujourd'hui un assez grand désordre dans ce domaine. Des officines privées, des filiales d'EDF font parfois miroiter des avantages aux collectivités territoriales et aux particuliers pour leur installer des équipements, le tout sans grande concertation.

Prenons l'exemple des éoliennes : les installateurs omettent de dire certaines choses évidentes. Ainsi, en cas de très hautes pressions, quand il fait très chaud ou très froid et que les besoins en électricité sont importants, il y a peu de vent. Les éoliennes ne peuvent pas non plus fonctionner quand les vents sont trop violents, car il y a un risque d'emballement.

Autrement dit, il est des régions qui sont susceptibles d'accueillir des éoliennes en raison de la fréquence des vents et d'autres dans lesquelles ces installations sont à proscrire. Or nous ne disposons d'aucune carte. On laisse aux collectivités locales la responsabilité de décider, tout en énonçant un certain nombre de principes irrationnels. D'aucuns affirment que les éoliennes sont dangereuses pour la santé – en réalité, personne n'en sait rien – ou qu'elles posent des problèmes.

C'est pourquoi, monsieur le ministre d'État, je pense qu'une remise à plat totale s'impose.

Je souhaite également souligner un autre élément.

Actuellement, les filiales d'EDF veulent développer l'énergie solaire photovoltaïque, ce qui est positif en soi, en installant les équipements adaptés sur les toitures de certains bâtiments, notamment agricoles ou industriels. Le problème est que l'énergie produite aussi « facilement » est ensuite basculée sur le réseau sans que le propriétaire de celui-ci – c'est généralement le syndicat départemental d'électricité – en soit informé. Et, une fois que les équipements sont installés, on s'aperçoit que certains d'entre eux sont insuffisants.

Les pompes à chaleur créent également des problèmes. Elles sont installées tout à fait librement, mais leur mise en route peut occasionner un pic d'intensité susceptible de plonger tout un quartier dans l'obscurité. Avouez que ce n'est pas régulier !

Concrètement, si un particulier met sa pompe à chaleur en route à trois heures de l'après-midi, c'est-à-dire à un horaire où l'éclairage et le chauffage sont peu sollicités, tout va bien. Mais s'il la met en route à six heures du soir, c'est la catastrophe dans tout le quartier ! Dès lors, le maire, qui n'en peut mais, est contraint de faire appel au président du syndicat départemental d'électricité.

Nous ignorons ce qui se passe ici ou là ! Dans ces conditions, monsieur le ministre d'État, je souhaite qu'il soit mis un peu d'ordre en la matière – cela passe sans doute par des décrets – et, surtout, que ces questions fassent l'objet d'une concertation globale. Par exemple, de tels équipements

devraient, me semble-t-il, être soumis à autorisation. Cette autorisation peut être accordée rapidement ; l'important est qu'il y ait bien concertation.

Pour notre part, nous essayons de trouver des solutions, mais, faute de disposer de directives claires, nous ne sommes pas certains qu'elles soient pertinentes.

Voilà ce dont je souhaitais vous faire part, fort de ma modeste expérience d'élu de terrain : j'ai peut-être du mal à changer une ampoule (*Sourires*), mais je dois tout de même m'occuper d'un syndicat départemental d'électricité. (*M. Charles Pasqua applaudit.*)

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Avant d'aborder l'examen de cet article 17, je voudrais tout de même rappeler un certain nombre d'éléments, que mes éminents collègues connaissent naturellement.

Lorsqu'on évoque l'énergie, notamment l'électricité, la prudence est de mise. Chacun se souvient de la panne du mois de novembre 2006, qui avait affecté plusieurs millions de Français pendant quelques heures, alors que nous exportions de l'électricité à ce moment-là.

Cet événement avait d'ailleurs conduit le Sénat, sur l'initiative du groupe CRC, à créer une mission d'information, que j'ai d'ailleurs eu l'honneur de présider. Nous nous sommes rendus dans toute l'Europe pour observer comment l'approvisionnement en électricité était organisé chez nos voisins.

Je le rappelle, la panne de 2006 avait été provoquée par un phénomène que l'on pourrait qualifier d'« effet papillon » : un navire est passé plus tôt que prévu sous une double ligne à très haute tension, à la suite d'une erreur de calcul de l'équipe de pilotage.

Dans le cadre de la mission d'information, nous nous sommes aperçus de l'extraordinaire solidarité du réseau européen. En effet, nous sommes interconnectés. Dans la mesure où l'électricité ne se stocke pas, l'offre doit en permanence être égale à la demande.

Aussi, la situation est extrêmement complexe, notamment du fait de l'absence de régulation européenne. C'est pourquoi nous devons faire preuve de modestie et de précaution.

Du point de vue du bouquet énergétique, je ne voudrais pas être dans la situation des Italiens. S'il y a, en Italie, des personnes au moins aussi compétentes qu'en France pour réfléchir sur l'approvisionnement énergétique, nos voisins italiens nous envient, car ils sont totalement dépendants des producteurs continentaux de gaz. Et le gaz n'arrive que par gazoduc. On imagine donc ce qu'a pu être leur situation voilà quelques semaines, voire quelques jours.

En réalité, le seul pays en Europe dont le bouquet énergétique ressemble au nôtre est la Confédération helvétique, dont la moitié de l'électricité est d'origine hydraulique et l'autre moitié provient du nucléaire.

D'ailleurs, si la France peut se targuer des bons chiffres qui ont été annoncés par M. le ministre d'État hier – notre pays réduit ses émissions de gaz à effet de serre d'environ 2 % chaque année –, ce n'est pas pour rien ! Certes, ce n'est pas nécessairement lié au nucléaire ; ces chiffres s'expliquent avant tout par les efforts réalisés par chacun. Mais si, en France, les émissions de CO₂ par habitant sont parmi

les plus faibles en Europe, à l'exception peut-être de la Confédération helvétique, c'est bel et bien grâce à notre filière nucléaire.

Selon certains, il faudrait « remettre à plat » le nucléaire. Mais nous avons abondamment discuté de cette question ! Jusqu'en 2006, je le rappelle, la filière nucléaire reposait sur un simple décret relatif la qualité de l'air. En 2006, nous avons défini les bases législatives du nucléaire, qui fait aujourd'hui l'objet d'un encadrement et d'un contrôle. À mon sens, des instances comme l'Autorité de sûreté nucléaire réalisent un travail de veille efficace.

Mme Marie-Christine Blandin. Et les surcoûts ?

M. Bruno Sido, rapporteur. D'après ce que l'on nous dit, le coût du démantèlement serait prévu dans le prix ! N'étant pas moi-même un expert-comptable, je laisserai M. le ministre d'État s'exprimer sur le sujet.

En revanche, s'il est une question qui devrait faire consensus parmi tous les Français, c'est bien celle de l'aval du cycle, c'est-à-dire du traitement des déchets.

Comme vous le savez, il y a eu la loi Bataille, qui a été confirmée par cette fameuse loi de 2006 qui traitait également de la gestion des déchets radioactifs. Si nous ne trouvons pas des solutions scientifiquement viables et susceptibles de faire l'objet d'un consensus parmi les populations concernées, nous risquons un véritable « collapsus ». Nous ne pouvons pas garder éternellement les déchets nucléaires sur site, non pas à Flamanville, mais au cap de La Hague, actuellement. Nous devons trouver une solution !

J'en parle d'autant plus facilement que mon territoire est concerné : un laboratoire de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA, est situé dans la Meuse, à quatre cents mètres de mon département, la Haute-Marne.

La France a, me semble-t-il, une structure de production d'électricité tout à fait intéressante, qui nous permet d'être exemplaires et d'avoir de l'avance. D'ailleurs, tout le monde nous envie, d'autant que cela crée beaucoup d'emplois. Ainsi, les Chinois ou les Américains nous achètent des centrales nucléaires « clé en main ». De même, les Allemands, quoi qu'ils disent, se remettront bientôt au nucléaire. Et les Britanniques se lancent à corps perdu dans cette énergie, afin d'atteindre un taux de 80 %, qui est leur objectif.

Par conséquent, je souhaite qu'à l'occasion de l'examen de l'article 17 chacun fasse preuve de responsabilité.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Monsieur le président, si vous le permettez, je souhaite donner le sentiment du Gouvernement sur les différents points qui viennent d'être abordés.

Tout d'abord, et il s'agit d'une question d'actualité, je souhaite répondre à Mme Marie-Christine Blandin, pour laquelle, chacun le sait, j'ai la plus grande estime. Madame la sénatrice, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu débat au motif que l'on n'est pas d'accord avec les conclusions !

La France a eu ce débat sur le traitement des déchets en 2005 ; elle l'a eu de nouveau en 2006. M. Bruno Sido a remis un rapport sur le sujet en 2007. Lors du Grenelle de l'environnement, contrairement à ce que j'entends souvent, la question a longuement été évoquée. Le 25 octobre

dernier, le Président de la République lui-même, dans une intervention publique applaudie par toutes les personnes présentes,...

M. Roland Courteau. Ce n'est pas un débat, cela !

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. ... a consacré deux éléments forts de son intervention sur ce sujet. Qu'en est-il ?

Premièrement, pour nous, la priorité absolue, c'est l'urgence climatique.

Deuxièmement, la France avait une politique énergétique essentiellement fondée sur le nucléaire et l'hydraulique. Elle a décidé de rééquilibrer ses sources en soutenant et en développant fortement les énergies renouvelables, sur lesquelles nous étions alors un peu faibles, alors que nous avons un potentiel élevé ; je pense notamment aux forêts – la France a la première surface forestière d'Europe – ou à la biomasse.

Nous avons clairement arrêté une stratégie. La part des énergies renouvelables dans la production énergétique doit passer à 20 %, contre un peu moins de 11 % aujourd'hui. Nous avons même décidé de porter ce taux à 23 %, ce qui est un gain significatif. Je le rappelle, en pourcentage de PIB, la France est la première contributrice au paquet « énergie-climat » européen.

En outre, la décision prise par la France est soumise au contrôle de la Cour de justice des communautés européennes. Il s'agit donc non pas de déclarations d'intention, mais bien d'un signal extrêmement fort.

Par ailleurs, le Gouvernement a présenté au Parlement, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs concernés, un ensemble de mesures financières et fiscales pour développer les énergies renouvelables.

J'en arrive à la question d'actualité ! Quand j'entends certaines des réactions suscitées par la déclaration, ce matin, du Président de la République de lancer la réalisation d'un deuxième réacteur nucléaire EPR, je crois rêver ! Nicolas Sarkozy l'avait déjà annoncé le 4 juillet dernier au Creusot ; cela n'a jamais été caché ! La seule nouveauté, c'est le choix de l'opérateur, qui sera un opérateur de « consensus républicain ».

M. Roland Courteau. Avec le privé !

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Cela étant, il est tout à fait clair que, proportionnellement, la part du nucléaire dans la production énergétique française sera réduite à terme. Ce sera notamment le cas lorsque l'objectif des 23 % d'énergies renouvelables sera atteint.

Néanmoins, cela n'interdit pas d'être prudents. Nous avons des centrales qui sont moins performantes, qui créent plus de déchets et qui ont vocation à être fermées compte tenu du cycle long.

En ce qui concerne l'objectif d'efficacité énergétique, le débat a été extrêmement vif, notamment sur la question des cinquante kilowattheures dans les bâtiments. Quoi qu'il en soit, l'engagement du Gouvernement en la matière n'est pas contestable.

En matière de production et d'approvisionnement en électricité, il nous reste deux sujets importants. Le premier concerne notre stratégie d'indépendance énergétique. À cet égard, le nucléaire et les énergies renouvelables sont des éléments centraux. Le second est une interrogation assez fondamentale : personne ne sait aujourd'hui avec précision quels seront nos besoins en électricité du fait du développe-

ment des voitures électriques. Selon le *Massachusetts Institute of Technology*, le MIT, celles-ci pourraient représenter 15 % du parc automobile dans dix ans. Cette nouvelle donne nous amènera sans doute à modifier notre bouquet énergétique.

Par ailleurs, nous ne pouvons pas discuter d'autonomie énergétique sans nous préoccuper de la situation africaine. Seuls 14 % des Africains ont accès à l'énergie primaire ! Pour moi, c'est un pur scandale ! Je souhaite donc que, dans les accords de Copenhague, l'Europe décide d'efforts massifs, évidemment centrés principalement sur les énergies renouvelables, afin de pouvoir conclure un accord intercontinental.

De grâce, sortons des postures ! Chacun peut avoir un sentiment sur telle ou telle énergie ; c'est respectable, et je le comprends très bien. Mais ne caricaturons pas.

Aujourd'hui, nous avons un texte qui, pour la première fois dans notre pays, donne un coût d'accélérateur très puissant au développement de ce qui sera, à terme, la seule énergie vraiment abondante et bien répartie sur l'ensemble de la planète. C'est cet effort massif qui est aujourd'hui proposé au Sénat et que je vous demande de soutenir.

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

L'amendement n° 58 rectifié, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

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 terri-

toriaux, 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'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.

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'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.

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.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Il convient d'opérer une réécriture complète de l'article 17, afin de mieux ordonner les dispositions qui ont été introduites par voie d'amendement à l'Assemblée nationale.

Cette nouvelle rédaction permet de modifier la définition des énergies renouvelables contenues dans la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la

politique énergétique, afin de la compléter et de la rendre eurocompatible, et de supprimer l'article 17 *ter* en réintégrant son contenu dans l'article 17

M. le président. Le sous-amendement n° 375 rectifié *ter*, présenté par MM. Pintat, Merceron, Amoudry, B. Fournier, J. Blanc, Pierre, Revet et Gournac, est ainsi libellé :

Compléter le II de l'amendement n° 58 rectifié 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.

La parole est à M. Jean-Claude Merceron.

M. Jean-Claude Merceron. Le projet de loi reconnaît que les collectivités territoriales et leurs groupements sont des acteurs essentiels de la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière de développement durable en ayant, dans ce domaine, des rôles complémentaires à jouer, tant stratégiques qu'opérationnels.

Même si le projet de loi ne prévoit pas de soumettre les communes et leurs groupements de moins de 50 000 habitants à l'obligation de se doter d'un plan climat-énergie territorial, ces collectivités ne doivent pas pour autant être tenues à l'écart de l'effort national en matière de développement durable. Or les plus petites d'entre elles n'ont pas, en règle générale, les moyens de mettre en œuvre des actions qui requièrent une technicité particulière.

En conséquence, il est souhaitable de reconnaître le rôle des autorités organisatrices de la distribution d'énergie et de mettre à profit l'avantage que constitue, à l'échelon local, l'existence de ces intercommunalités spécialisées de grande taille qui réalisent des actions à grande échelle pour le compte de leurs communes, dans un souci de cohésion territoriale et en cohérence avec les objectifs nationaux fixés en matière d'amélioration de la performance énergétique et de développement des ENR.

M. le président. Le sous-amendement n° 779, présenté par MM. Raoul et Courteau, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

Les régions seront chefs de file

La parole est à Mme Bariza Khiari.

Mme Bariza Khiari. Ce sous-amendement vise à confier aux régions le rôle de chefs de file.

Il est nécessaire d'organiser la hiérarchie des responsabilités entre les territoires afin d'optimiser les efforts de développement des énergies renouvelables.

Depuis les premières étapes du Grenelle de l'environnement, l'Association des régions de France a souhaité que les régions soient « chefs de file » pour le développement des énergies renouvelables. Celles-ci ont d'ailleurs largement anticipé le mouvement national.

Les régions disposent déjà d'une grande expérience dans ce domaine : promotion de la filière bois, développement du solaire thermique et photovoltaïque, élaboration de schémas de développement éolien. Cette responsabilité est cohérente avec les missions des régions en matière de développement économique et avec leur implication dans les pôles de compétitivité, dont un certain nombre concernent les énergies renouvelables.

M. le président. Le sous-amendement n° 780 rectifié, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiaiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

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

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Monsieur le président, si vous le permettez, je défendrai en même temps les sous-amendements n° 780 rectifié, 781 rectifié et 783 rectifié. En effet, tous les trois portent sur ce que l'on appelle communément le petit éolien.

Le petit éolien comprend les aérogénérateurs d'une puissance inférieure à 36 kilowatts. Deux différences le distinguent du grand éolien.

D'abord, les machines du grand éolien ont une puissance parfois mille fois supérieure.

Ensuite, la hauteur des aérogénérateurs n'est bien évidemment pas la même. L'impact du petit éolien sur les paysages est donc moindre, pour ne pas dire nul.

Par conséquent, il n'y a rien de comparable, même si, dans les deux cas, il s'agit d'utiliser l'énergie mécanique du vent.

Pourtant, la réglementation ne fait pratiquement aucune distinction entre le petit et le grand éolien. Par exemple, faute de se situer en zone de développement de l'éolien, ou ZDE, les porteurs de projets classés « petit éolien » n'obtiendront pas de certificat ouvrant droit à l'obligation d'achat de l'électricité produite.

Or la procédure de classement en ZDE est très lourde, surtout pour l'installation d'une petite éolienne de 36 kilowatts. Dès lors, la pertinence économique de ces petits aérogénérateurs, déjà compromise faute d'un tarif spécifique adapté, devient quasiment nulle.

Cependant, ces aérogénérateurs de petite puissance font l'objet d'une demande croissante, notamment chez les acteurs ruraux : les exploitations agricoles, les petites entreprises artisanales, voire les collectivités locales.

Monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, si nous voulons atteindre le fameux taux de 23 % d'énergie renouvelable à l'horizon 2020, nous aurons besoin de toutes les énergies renouvelables, sans exception ! Il serait regrettable d'en délaisser certaines qui, comme le petit éolien, peuvent compléter certaines activités, notamment en zone rurale.

Nos sous-amendements à l'amendement de la commission visent donc à améliorer la réglementation, à exclure le petit éolien de certaines procédures lourdes pour bénéficier

de l'obligation d'achat, bref, de soutenir une énergie renouvelable dont le potentiel de développement est particulièrement important.

M. le président. Le sous-amendement n° 503 rectifié, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement induisent une multiplication par dix du parc actuel de l'éolien, afin de contribuer de manière significative à la réduction des émissions de CO₂.

Or des études très sérieuses laissent à penser que, du fait que les éoliennes ne fonctionnent, en moyenne, que 25 % du temps et qu'il s'agit, en tout état de cause, d'une énergie aléatoire soumise aux aléas météorologiques, la montée en puissance de cette énergie 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.

Par ailleurs, 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 du parc éolien, alors que celui-ci serait censé délivrer 25 000 mégawatts de puissance !

Ce sous-amendement a été déposé par M. Biwer. Le ton de mon intervention est sans doute différent de celui de M. Merceron, mais cela s'explique par le fait que M. Biwer est de la Meuse et M. Merceron de la Vendée, régions dans lesquelles le vent ne souffle pas de la même manière. (*Sourires.*)

M. le président. Le sous-amendement n° 781 rectifié, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiaiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le deuxième alinéa du III de l'amendement n° 58 rectifié 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 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.

Ce sous-amendement a été défendu.

Le sous-amendement n° 782 rectifié, présenté par Mme Bourzai, MM. Raoul et Courteau, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiaiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

I. – Dans le premier alinéa du IV de l'amendement n° 58 rectifié, 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 rectifié 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.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Ce sous-amendement tend à préciser que sera créé un fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable.

Ce fonds sera abondé de 1 milliard d'euros sur trois ans, comme M. le ministre d'État s'y est engagé le 17 novembre dernier.

M. le président. Le sous-amendement n° 485 rectifié, présenté par M. Soulage et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Sans une mobilisation supplémentaire et importante de l'ensemble de la biomasse, à la fois forestière et agricole, la France ne sera pas en mesure de respecter les engagements pris au niveau communautaire en termes d'énergies renouvelables : 20 % d'après le sommet européen de mars 2007. En outre, ce projet de loi fixe un objectif encore plus ambitieux de 23 %.

Conformément aux conclusions du Comité opérationnel 15-3 sur la performance énergétique des exploitations agricoles, il est indispensable de favoriser également la mobilisation de la biomasse agricole, et pas seulement celle de la ressource lignocellulosique, si l'on veut se donner les moyens d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

M. le président. Le sous-amendement n° 505 rectifié, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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

À 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 cellulosesiques d'origine non alimentaire et de matières ligno-cellulosiques est considérée comme équivalent 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 cellulosesiques 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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

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, présentée par la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil, a été adoptée par le Parlement européen le 17 décembre dernier.

Reprenant la disposition qui figure à l'article 18, paragraphe 4, de la proposition de la Commission européenne, la résolution législative du Parlement européen témoigne du souci de « démontrer le respect des obligations nationales imposées aux opérateurs en matière d'énergies renouvelables ». Elle prévoit notamment, à cette fin, en son article 21, paragraphe 2, que « la contribution apportée par les biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières cellulosesiques d'origine non alimentaire et de matières lignocellulosiques est considérée comme équivalent à deux fois celle des autres biocarburants ».

La loi de programme se doit de s'inscrire pleinement dans l'esprit du « paquet » environnemental européen actuellement en cours d'adoption et, dès lors, de souligner la place qui doit être réservée à la recherche concernant les énergies susceptibles de résulter des résidus et des déchets.

Elle se doit, dans le même temps, de soutenir les investissements et recherches d'ores et déjà en cours. Pour ce faire, la loi doit prévoir que les dispositions de l'article 21, paragraphe 2, de la proposition de directive adoptée par le Parlement européen le 17 décembre 2008, soient d'ores et déjà prises en compte pour la mise en œuvre de l'article 266 *quindecies* du code des douanes.

M. le président. Le sous-amendement n° 783 rectifié, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après le V de l'amendement n° 58 rectifié, 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.

Ce sous-amendement a été défendu.

Le sous-amendement n° 766 rectifié, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

dans les meilleurs délais

par les mots :

avant son entrée en fonction

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. Le développement de production d'électricité à partir de centrales au charbon est, en l'état actuel, incompatible avec le respect de l'objectif de division par quatre à l'horizon 2050 des émissions de gaz à effet de serre en France.

En effet, les centrales qui fonctionnent au charbon émettent beaucoup plus de CO₂ que celles qui sont alimentées par d'autres sources d'énergies fossiles, en particulier les centrales à cycle combiné gaz.

Compte tenu des perspectives de développement du charbon, qui est de fait une énergie abondante et peu onéreuse, il est indispensable de contrôler l'évolution de cette technologie pour garantir le respect des objectifs définis sur les plans européen et international au regard, notamment, des enjeux en termes de santé publique.

Selon les associations et les scientifiques que nous avons rencontrés, aujourd'hui, le dispositif de captage, transport et stockage de CO₂ est inopérant. Cette technologie n'est pas encore au stade de développement industriel.

La technologie de transport et les espaces de stockage en sont toujours au stade de projets pilotes et ne seront pas en mesure d'accueillir des flux importants avant plusieurs années.

Dans ce contexte, autoriser le développement de centrales au charbon, même en leur imposant des normes, revient mécaniquement à augmenter les émissions de gaz à effet de serre de la France à un moment où l'objectif est de les réduire.

Il nous paraît donc judicieux d'interdire le développement du charbon en France tant que le cycle complet de captage, transport et stockage de CO₂ ne sera pas disponible et efficace.

Monsieur le rapporteur, vous vous êtes félicité que l'Assemblée nationale ait introduit comme condition de construction de toute nouvelle centrale que celle-ci soit dotée d'une technologie de captage et de stockage du CO₂. Vous procédez là, me semble-t-il, à une lecture optimiste du dernier alinéa de cet article. En effet, le texte de loi, comme la rédaction que vous proposez dans l'amendement n° 58 rectifié, impose seulement que le projet soit conçu de sorte que la nouvelle centrale puisse être équipée, dans les meilleurs délais, des dispositifs mentionnés.

Nous proposons qu'avant son entrée en fonction et non pas seulement dans les meilleurs délais une centrale soit équipée des dispositifs de captage et de stockage.

M. le président. Le sous-amendement n° 484, présenté par M. Soulage et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. À ce jour, l'article 15 de la loi de programme n° 2005-781 du 13 juillet 2005 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 ».

Cependant, le décret n° 2006-603 du 23 mai 2006 relatif aux certificats d'économies d'énergie limite la portée de cette action à la condition que l'installation soit « réalisée dans des locaux à usage d'habitation ou d'activités tertiaires ».

Notre sous-amendement vise à étendre l'application des certificats d'économies d'énergie, outil important de l'efficacité énergétique en France, à la substitution d'énergies renouvelables à des énergies fossiles dans les secteurs agricole et industriel.

Ces secteurs présentent tous deux des gisements très importants d'économies d'énergie et il semble cohérent d'aligner leur régime sur les locaux d'habitation et d'activités tertiaires.

M. le président. Le sous-amendement n° 768, présenté par M. Soulage et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Ce sous-amendement est plus qu'un sous-amendement d'appel : il vise à rappeler les questions posées par l'utilisation des huiles végétales pures comme carburant agricole. Cet usage reste encore très marginal et il mérite d'être encouragé au même titre que les autres biocarburants.

Pour cela, il est nécessaire que les constructeurs de machines agricoles et les constructeurs automobiles soient, eux aussi, associés à la démarche afin que le moteur soit compatible avec ce carburant.

Je souhaiterais en particulier savoir ce que le Gouvernement pense de l'évolution de ce carburant.

M. le président. L'amendement n° 761 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Revet, Pierre, Bizet et Bailly, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du I A de cet article, après le mot :

hydraulique
insérer les mots :
qui ne produisent pas de gaz à effet de serre

Cet amendement n'est pas soutenu.

Les amendements n°s 118 rectifié et 719 sont identiques.

L'amendement n° 118 rectifié est présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu, Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et B. Fournier et Mme Procaccia.

L'amendement n° 719 est présenté par Mmes Hoarau et Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Republicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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.

La parole est à Mme Catherine Procaccia, pour présenter l'amendement n° 118 rectifié.

Mme Catherine Procaccia. Cet amendement vise à remplacer les termes « fraction biodégradable » par ceux plus précis de « matière organique non fossile ».

M. le président. La parole est à Mme Gérita Hoarau, pour présenter l'amendement n° 719.

Mme Gérita Hoarau. Cette notion de « matière organique non fossile » est très importante. En effet, une bouteille en plastique, qui n'est pas biodégradable, mettra 4 000 ans pour être détruite, tandis que des feuilles mortes disparaîtront rapidement et nourriront la terre.

Cela étant, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 719 est retiré.

L'amendement n° 685, présenté par MM. Bizet et Deneux, est ainsi libellé :

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

Le développement des énergies renouvelables doit intégrer une exigence de haute qualité environnementale. Lorsqu'une ressource renouvelable peut être utilisée à différentes fins, il est posé un principe de hiérarchie, afin que les utilisations énergétiques de ces ressources ne se fassent pas au détriment des autres usages, alimentaires ou matériaux.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 325, présenté par MM. Raoul et Courteau, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

Les régions seront chefs de file.

La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Cet amendement a été défendu.

M. le président. L'amendement n° 296 rectifié *bis*, présenté par Mme Escoffier, MM. Charasse, Barbier et Milhau est ainsi libellé :

Au début de la deuxième phrase du deuxième alinéa du II de cet article, après les mots :

Dans chaque région,

insérer les mots :

après avis des départements concernés,

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 326, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

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

L'amendement n° 329, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le deuxième alinéa du II de cet article 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 kW sont exclus du dispositif de la zone de développement de l'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.

L'amendement n° 328, présenté par Mme Bourzai, MM. Navarro, Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoult, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiava et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

I. – Dans l'avant-dernier alinéa du II de cet article, après les mots :

à la production

insérer les mots :

et à la distribution

II. – Après les mots :

ressource forestière ;

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 d'un milliard d'euros en autorisation d'engagement sur trois ans.

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

... – Les conséquences financières résultant pour l'État de la création d'un fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits

prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Ces trois amendements ont été défendus.

L'amendement n° 119 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu, Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre et B. Fournier et Mme Procaccia, est ainsi libellé :

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

forestière

insérer les mots :

et agricole

La parole est à Mme Catherine Procaccia.

Mme Catherine Procaccia. Une mobilisation supplémentaire et importante de l'ensemble de la biomasse est nécessaire.

Tel est l'objet de cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 330, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoul, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 331, présenté par MM. Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Raoul, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après le III de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement est également défendu.

M. le président. L'amendement n° 185 rectifié *bis*, présenté par Mmes Escoffier et Laborde, MM. Collin, Mézard, Tropeano et Barbier, est ainsi libellé :

Supprimer le second alinéa du IV de cet article.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 263, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. L'amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 120 rectifié, présenté par MM. César, Bizet, Doublet, Laurent, Cornu, Pointereau, Bailly, Vasselle, Grignon, Lefèvre, B. Fournier et Gilles et Mme Procaccia, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Catherine Procaccia.

Mme Catherine Procaccia. Les dispositions que nous proposons constitueraient un important vecteur de développement des énergies renouvelables.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. En ce qui concerne le sous-amendement n° 375 rectifié *ter*, la commission considère qu'il est pertinent de prévoir la possibilité, pour les intercommunalités spécialisées, de mutualiser, dans le cadre de leurs compétences, des moyens propres à assurer le développement des énergies renouvelables et la réduction des consommations d'énergie. Elle émet donc un avis favorable.

Le sous-amendement n° 779 est satisfait dans la mesure où le projet de loi prévoit expressément la définition de « schémas régionaux des énergies renouvelables ». La région est donc reconnue comme la collectivité pertinente de référence. La précision me semblant inutile, je demanderai à son auteur de bien vouloir retirer ce sous-amendement.

M. Daniel Raoul. Je le retire, monsieur le président !

M. le président. Le sous-amendement n° 779 est retiré.

Veillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. S'agissant du sous-amendement n° 780 rectifié, les initiatives en faveur du petit éolien méritent sans doute d'être encouragées. Je considère qu'en faisant reposer son développement sur des initiatives individuelles ou semi-collectives, l'éolien pourra bénéficier d'une meilleure acceptabilité sociale. Je m'en remets donc à la sagesse de notre Haute Assemblée.

J'en viens au sous-amendement n° 503 rectifié.

L'éolien est, par nature, une énergie intermittente. L'exigence de recours à d'autres types de production est en effet parfois nécessaire. On nous a expliqué que, lorsqu'il n'y avait pas de vent à un endroit, il y en avait ailleurs, et réciproquement.

M. Roland Courteau. Exactement !

M. Bruno Sido, rapporteur. Ce sous-amendement est judicieux dans la mesure où les moyens de production permettant de pallier les insuffisances ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter les émissions de CO₂. Sinon, ce serait totalement contreproductif.

Pour ma part, je plaide pour un recours accru aux capacités hydroélectriques de notre pays, ce qui n'exclut ni l'éolien ni le petit éolien. Je m'en remets donc à la sagesse de notre Haute Assemblée.

Pour ce qui est du sous-amendement n° 781 rectifié, on peut considérer que les dispositions qui nous sont proposées seront de nature à favoriser le petit éolien. J'émetts également un avis de sagesse.

Concernant le sous-amendement n° 782 rectifié, il me paraît pertinent de préciser que le futur fonds de soutien au développement de chaleur d'origine renouvelable concernera aussi bien la distribution que la production.

C'est pourquoi j'émetts un avis favorable, sous deux réserves. Tout d'abord, je demande le retrait de l'amendement n° 328, dont le contenu est identique. Ensuite, s'agissant du financement, M. le ministre d'État ici présent s'est engagé, au cours de la discussion générale, à assurer un financement de ce fonds à hauteur de 1 milliard d'euros sur trois ans. Sans doute nous le confirmera-t-il. Je souhaite donc que le sous-amendement soit rectifié en ne conservant que le paragraphe I. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Pour ce qui est du sous-amendement n° 485 rectifié, c'est en effet l'ensemble de la biomasse, qu'elle soit d'origine forestière ou agricole, qu'il convient de mobiliser dans le cadre de la production de chaleur d'origine renouvelable.

Je souhaiterais néanmoins plus de précisions sur les mots « ressource agricole », car il me semblait que les termes « ressource lignocellulosique » étaient plus larges et englobaient à la fois le bois et la paille. Peut-être pourrez-vous nous expliquer ce qu'il y a de plus dans le mot « agricole », mon cher collègue. À mon avis, cette mention est superflue. Mais nous en reparlerons. J'émetts donc un avis de sagesse.

Quant au sous-amendement n° 505 rectifié, le Parlement européen a adopté, le 17 décembre dernier, la directive relative aux énergies renouvelables. Il va de soi que la France transposera ce texte dans les meilleurs délais. Il n'est pas opportun d'appliquer de façon parcelaire des dispositions non encore transposées en droit interne, ce que prévoit ce sous-amendement. J'émetts donc un avis défavorable.

Le sous-amendement n° 783 rectifié me paraît satisfait, dans la mesure où l'article 17 dispose expressément : « La concertation locale et le cadre réglementaire de l'éolien seront améliorés. » Donc, ce qui est valable pour l'éolien en général l'est également pour le petit éolien en particulier. Du moins, on peut le penser.

M. Roland Courteau. Mais non !

M. Bruno Sido, rapporteur. Toutefois, je propose de consulter les membres de notre honorable assemblée et je m'en remets à sa sagesse.

J'en viens au sous-amendement n° 766 rectifié. La législation communautaire, au travers de la directive sur « le captage et le stockage du carbone » du paquet « énergie-climat » adopté le 17 décembre dernier par le Parlement européen, nous incite à aller dans ce sens en améliorant le cadre réglementaire de cette technologie.

Mais cette directive n'oblige pas à équiper tout projet nouveau de centrale de ce dispositif de captage et de stockage avant même son entrée en fonction. Elle prévoit seulement d'uniformiser le cadre juridique de l'utilisation de cette technologie afin d'éviter les distorsions de concurrence.

Dès lors, si l'on votait une telle obligation pour les entreprises françaises, celles-ci seraient certes vertueuses écologiquement, mais elles se retrouveraient pénalisées par rapport à leurs concurrents. Dans un contexte où notre économie souffre, je ne crois pas qu'il faille aller en ce sens. C'est pourquoi je souhaiterais connaître la position du Gouvernement sur ce point.

L'extension prévue dans le sous-amendement n° 484, si elle paraît pertinente, n'est pas opportunément placée dans une loi de programme. Cette disposition méritera d'être examinée dans le cadre du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, dit « Grenelle II », qui contient des mesures spécifiques concernant la valorisation de la chaleur renouvelable. C'est pourquoi j'émetts un avis défavorable.

S'agissant du sous-amendement n° 768, actuellement, il est déjà possible pour les exploitants agricoles d'utiliser dans leurs tracteurs, moissonneuses-batteuses et autres ensileuses, de l'huile végétale pure qu'ils ont produite : la loi le prévoit. Ce sous-amendement a pour objet de prolonger, à titre expérimental, ce dispositif adopté dans le cadre de la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006.

Il conviendrait, avant d'autoriser une telle prolongation, de réaliser un bilan du dispositif. Au vu des résultats, nous serons mieux à même de nous prononcer en faveur ou non d'une extension de celui-ci. Je souhaiterais sur ce point entendre l'avis du Gouvernement.

La définition de biomasse contenue dans l'amendement n° 118 rectifié n'est pas conforme à celle qui est retenue dans la directive européenne sur les énergies renouvelables. Notre droit national se doit de respecter le droit communautaire, le législateur ayant une responsabilité lourde en la matière. C'est pourquoi j'émetts un avis défavorable sur cet amendement.

Je sollicite le retrait de l'amendement n° 325, car il est satisfait, dans la mesure où le projet de loi prévoit expressément la définition « schémas régionaux des énergies renouvelables ». À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Les amendements nos 326, 329 et 328 n'ont plus d'objet.

Quant à l'amendement n° 119 rectifié, je rappelle que, s'agissant de la mobilisation de la ressource agricole, j'ai émis un avis de sagesse sur le sous-amendement n° 485 rectifié de M. Soulage, qui prévoit explicitement la référence à cette ressource. Je demande donc à son auteur de bien vouloir le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement n° 330 reçoit un avis défavorable dans la mesure où la commission s'est prononcée en faveur de la suppression des dispositions sur lesquelles il porte, qui ont d'ailleurs vocation à figurer dans le projet de loi Grenelle II.

S'agissant de l'amendement n° 185 rectifié *bis*, le cadre réglementaire de la technologie de captage et de stockage de carbone a récemment été amélioré et unifié à l'échelon de l'Union européenne par le biais de la directive adoptée le 17 décembre dernier par le Parlement européen dans le cadre du paquet « énergie-climat ». Cette technologie peut constituer un atout majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique. Il est important que la France ne prenne

pas de retard dans ce domaine et qu'elle se place rapidement sur ce marché technologique d'avenir. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

S'agissant de l'amendement n° 263, le dispositif de l'article, tel qu'il ressort de la nouvelle rédaction de ce dernier, permet déjà d'équiper les centrales à charbon de cette nouvelle technologie. Dans ces conditions, je formule un avis défavorable.

Enfin, si la mesure proposée par les auteurs de l'amendement n° 120 rectifié paraît pertinente, il serait préférable de l'examiner lors de la discussion du projet de loi Grenelle II, qui comportera des dispositions spécifiques concernant la valorisation de la chaleur renouvelable. Par conséquent, l'avis est défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 58 rectifié de la commission, dont il partage l'avis favorable sur le sous-amendement n° 375 rectifié *ter*.

En ce qui concerne les éoliennes de moins de douze mètres – le « petit éolien » – implantées hors zones de développement éolien, elles sont susceptibles de favoriser le mitage du territoire, alors que leur productivité est très faible. C'est pourquoi nous sommes défavorables aux sous-amendements n°s 780 rectifié, 781 rectifié et 783 rectifié.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Certes, mais leur production est extrêmement faible. Nous craignons que le mitage du territoire par l'implantation de telles éoliennes ne soit source de contestations et empêche d'atteindre les objectifs.

Les auteurs du sous-amendement n° 503 rectifié entendent créer un lien entre le développement de l'éolien et celui des énergies thermiques. Certes, la puissance réelle de l'éolien est égale à 25 % de la capacité installée, mais le développement des énergies thermiques vise plutôt à satisfaire la demande lors des pointes de consommation. En somme, il s'agit de faire face aux fluctuations de la demande. Il n'y a donc pas de lien direct entre le développement de l'éolien et celui des énergies thermiques. En tout cas, on ne peut pas imputer l'un à l'autre. C'est la raison pour laquelle nous sommes défavorables à ce sous-amendement.

S'agissant du sous-amendement n° 782 rectifié *bis*, je confirme que le fonds « chaleur », doté de 960 millions d'euros en autorisations d'engagement, est déjà opérationnel. Le premier appel d'offres national a été lancé au mois de décembre.

La possibilité de cumuler le recours au fonds « chaleur » et le bénéfice d'autres dispositifs, tels que les certificats d'économie d'énergie, devrait plutôt être envisagée lors de l'examen du projet de loi Grenelle II. Cette disposition doit faire l'objet d'une expertise pour éviter une éventuelle sur-addition des dispositifs. Pour l'heure, nous y sommes défavorables.

Le sous-amendement n° 485 rectifié, qui tend à cumuler la mobilisation de la biomasse forestière et celle de la biomasse agricole, ne pose pas de difficulté majeure. Cela dit, la mobilisation de la biomasse forestière représente un enjeu plus lourd que celle de la biomasse agricole. Nous pouvons accepter ce sous-amendement.

S'agissant du sous-amendement n° 505 rectifié, le respect de la directive européenne relative aux énergies renouvelables s'impose à nous. Une telle disposition n'a donc pas sa place dans ce texte, et nous sommes plutôt défavorables à ce sous-amendement.

S'agissant du sous-amendement n° 766 rectifié, qui tend à lier le développement des centrales thermiques à l'installation effective d'un dispositif de captage et de stockage du carbone, la nouvelle technologie est au stade de la démonstration.

En effet, le premier appel à manifestation d'intérêt pour créer un démonstrateur de captage et de stockage de carbone a été lancé au mois de septembre. Le caractère opérationnel de cette technologie ne pourra pas être garanti avant l'horizon 2015. Par conséquent, si nous devons prévoir que les centrales thermiques puissent accueillir un dispositif de captage et de stockage, il n'est guère envisageable de lier leur développement à l'installation effective d'un tel dispositif. Peut-être faudrait-il modifier, en vue de la deuxième lecture, la rédaction du sous-amendement, en prévoyant que le dispositif ne jouera que sous réserve de la disponibilité des technologies.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. Il vaut mieux émettre un avis défavorable !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Dans l'immédiat, le Gouvernement prononce un avis défavorable.

M. le président. Madame Didier, le sous-amendement n° 766 rectifié est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. Le sous-amendement n° 766 rectifié est retiré.

Veillez poursuivre, madame la secrétaire d'État.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. S'agissant du sous-amendement n° 768, un bilan préalable de l'utilisation des huiles végétales pures comme carburant agricole serait souhaitable, certaines difficultés ayant parfois pu être observées. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Le Gouvernement est également défavorable au sous-amendement n° 484, ainsi qu'à l'amendement n° 118 rectifié.

L'adoption de l'amendement n° 58 rectifié, accepté par le Gouvernement, rendra sans objet les amendements n°s 326, 329 et 328.

Par ailleurs, je demande le retrait de l'amendement n° 119 rectifié.

M. le président. Madame Procaccia, acceptez-vous de retirer l'amendement n° 119 rectifié ?

Mme Catherine Procaccia. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 119 rectifié est retiré.

Veillez poursuivre, madame la secrétaire d'État.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. S'agissant de l'amendement n° 263, le Gouvernement s'est déjà exprimé à propos de l'opportunité de prévoir une obligation de mise en place d'un dispositif opérationnel de captage et de stockage du carbone. Nous prions Mme Didier de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 263 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 263 est retiré.

Veillez poursuivre, madame la secrétaire d'État.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Enfin, s'agissant de l'amendement n° 120 rectifié, dans la mesure où un fonds « chaleur » est déjà opérationnel, nous renvoyons la question de l'élargissement de l'application des dispositifs de certificats d'économie d'énergie à l'examen du projet de loi Grenelle II.

Le Gouvernement souhaiterait donc le retrait de cet amendement.

M. le président. Madame Procaccia, l'amendement n° 120 rectifié est-il maintenu ?

Mme Catherine Procaccia. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 120 rectifié est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 375 rectifié *ter*.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 780 rectifié.

(Le sous-amendement est déclaré non adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Raoul.

M. Daniel Raoul. Monsieur le président, j'ai un doute sérieux quant au résultat du vote sur le sous-amendement n° 780 rectifié. Accepteriez-vous, dans votre grande bonté et votre grande sagesse, de procéder à un nouveau vote par assis et levé ?

M. le président. Sur ce sous-amendement n° 780 rectifié, la commission s'en était remise à la sagesse du Sénat et le Gouvernement avait émis un avis défavorable.

En principe, il est difficile de revenir sur un vote, mais je veux bien demander au Sénat de se prononcer à nouveau, dans l'esprit de tolérance qui caractérise cette maison.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. Suite aux explications apportées par Mme la secrétaire d'État, la commission revient sur son avis de sagesse et se rallie à la position du Gouvernement. *(Marques d'étonnement sur les travées du groupe socialiste.)*

M. le président. Je mets aux voix, par assis et levé, le sous-amendement n° 780 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Merceron, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 503 rectifié.

M. Jean-Claude Merceron. Le potentiel de développement de l'éolien dépend surtout de la régularité du vent. De grandes différences existent donc forcément à cet égard entre les départements, par exemple entre la Meuse et la Vendée. Il en va de même pour l'énergie solaire, qui se développera bien évidemment avant tout dans les régions les plus ensoleillées.

La situation de l'éolien constatée dans notre département n'a rien à voir avec les chiffres annoncés. En effet, en 2008, le fonctionnement des éoliennes n'a été arrêté faute de vent que 18 % du temps, et non 75 %, comme l'a affirmé M. Biwer.

Par ailleurs, lors de la récente période de froid, nous avons constaté une production d'énergie supérieure à la moyenne annuelle. Cela montre que l'éolien apporte une contribution intéressante en période hivernale et peut se substituer en partie aux moyens conventionnels de production d'énergie pour absorber les pointes de consommation. Ainsi, la centrale thermique de Cordemais a été moins sollicitée. La consommation de charbon, source importante d'émissions de CO₂, a donc été moindre.

Dès lors, sans vouloir généraliser, je crois qu'il ne faut pas se priver de la production d'énergie de proximité, qui contribue à notre indépendance.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 503 rectifié.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 781 rectifié.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas le sous-amendement.)

M. le président. Monsieur Raoul, acceptez-vous de rectifier le sous-amendement n° 782 rectifié dans le sens demandé par la commission ?

M. Daniel Raoul. Oui, monsieur le président. Par ailleurs, je retire l'amendement n° 325.

M. le président. L'amendement n° 325 est retiré.

Je suis saisi d'un sous-amendement n° 782 rectifié *bis*, présenté par Mme Bourzai, MM. Raoul et Courteau, Mme Herviaux, MM. Raoul, Repentin, Ries, Teston, Guillaume, Tuheiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, et ainsi libellé :

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

production

insérer les mots :

et à la distribution

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Sido, rapporteur. Favorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 782 rectifié *bis*.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 485 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Daniel Soulage, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 505 rectifié.

M. Daniel Soulage. Je retire ce sous-amendement qui a reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, monsieur le président.

M. Jean Desessard. Que dirait Bayrou !

M. le président. Le sous-amendement n° 505 rectifié est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 783 rectifié.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Soulage, le sous-amendement n° 484 est-il maintenu ?

M. Daniel Soulage. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. Le sous-amendement n° 484 est retiré.

Qu'en est-il du sous-amendement n° 768 ?

M. Daniel Soulage. La question de l'utilisation comme carburant agricole des huiles végétales pures continue de susciter bien des débats dans le Sud-Ouest. Nous souhaitons que le Gouvernement prenne une position claire à ce sujet, c'est pourquoi j'ai déposé ce sous-amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je le rappelle, nous avons émis un avis défavorable sur ce sous-amendement dans la mesure où il est nécessaire de procéder à une évaluation de l'utilisation comme carburant des huiles végétales pures. Certaines difficultés sont parfois apparues.

M. Jean Desessard. Mais vous avez déjà dit cela il y a un an !

Mme Catherine Procaccia. Eh bien, elle le redit maintenant !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je n'étais pas là !

M. Jean Desessard. Si ! Vous avez déjà dit cela il y a un an !

M. Charles Pasqua. Elle n'était pas là, il y a un an !

M. le président. Monsieur Desessard, le débat est déjà suffisamment compliqué, n'en rajoutons pas ! Essayons plutôt de mettre de l'huile dans les rouages ! *(Sourires.)*

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. En tout état de cause, je puis indiquer que l'ADEME travaille sur ce sujet.

M. Jean Desessard. Et alors ? Quel est son avis ?

M. Daniel Soulage. Peut-on espérer, madame la secrétaire d'État, que nous soit communiqué d'ici quelques mois un avis qui nous permettra de porter une appréciation fondée sur cette question ? Nous aimerions y voir un peu plus clair !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Ma réponse est positive, monsieur le sénateur.

M. Daniel Soulage. Dans ces conditions, je retire le sous-amendement.

M. Jean Desessard. Quel est l'avis de l'ADEME, madame la secrétaire d'État ?

M. le président. Je vous en prie, monsieur Desessard !

Le sous-amendement n° 768 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 58 rectifié, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 17 est ainsi rédigé, et les amendements n°s 118 rectifié, 326, 329, 328, 330 et 331 n'ont plus d'objet.

6

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des finances a proposé une candidature pour un organisme extraparlémentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Auguste Cazalet membre de la Commission centrale de classement des débits de tabac. *(Applaudissements.)*

7

MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

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 déplafonnée au-delà de 25 %.

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

L'amendement n° 59, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. La redevance proportionnelle au chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques a été introduite par la loi de finances rectificative pour 2006. Elle s'applique au renouvellement des concessions. La loi a plafonné le taux de cette redevance à 25 %.

L'article 17 bis ouvre la possibilité de déplafonner ce taux pour le porter au-delà de 25 %.

Cependant, le dispositif de cet article introduit une confusion entre, d'une part, cette redevance, dont le produit alimente le budget de l'État et celui des départements, et, d'autre part, la redevance pour prélèvement sur la ressource en eau, qui permet aux comités de bassin de financer les actions de restauration et de protection des milieux aquatiques.

Par ailleurs, un tel déplafonnement aboutirait inévitablement à la mise aux enchères des concessions hydroélectriques lors de leur renouvellement, ce qui mettrait en péril l'équilibre voulu par le Gouvernement entre l'optimisation de l'énergie de la chute hydraulique, l'insertion environnementale, le développement durable autour de ces aménagements et la redevance.

Le risque est d'attirer, lors du renouvellement des concessions, des investisseurs qui seraient uniquement à la recherche d'une rentabilité de court terme, au détriment d'une gestion professionnelle et patrimoniale des concessions hydroélectriques, qui exige une vision de long terme, sur plusieurs décennies, tant pour l'entretien lourd des ouvrages et la préservation de leur sécurité que pour la recherche d'améliorations environnementales durables.

Enfin, une telle mesure de déplafonnement n'a pas sa place dans une loi de programme. Il conviendra d'en discuter lors de l'examen du projet de loi Grenelle II.

M. le président. L'amendement n° 762 rectifié, présenté par MM. Pointereau, Revet, Pierre, Bizet et Bailly, est ainsi libellé :

I. – Dans cet article, après les mots :

limiter les

insérer le mot :

éventuels

II. – Compléter cet article par les mots :

, si ces dommages sont prouvés

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

M. Jean Desessard. Nous nous abstenons.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, 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. L'amendement n° 60, présenté par M. Sido, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Sido, rapporteur. Pour des raisons de lisibilité et de cohérence juridique, les dispositions de cet article ont vocation à être insérées à l'article 17, qui traite des sources d'énergie renouvelables.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 17 *ter* est supprimé.

Article additionnel après l'article 17 *ter*

M. le président. L'amendement n° 603, présenté par MM. Sergent, Raoult, Courteau et Raoul, Mme Herviaux, MM. Repentin, Ries et Teston, Mme Blandin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après l'article 17 *ter*, insérer un article additionnel 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.

Cet amendement 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. L'amendement n° 648, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediène-Thiery et Voynet, est ainsi libellé :

I. – Dans les premier et second alinéas de cet article, remplacer le mot :

biocarburants

par le mot :

agrocarburants

II. – En conséquence, procéder à la même substitution dans l'ensemble du projet de loi.

La parole est à Mme Marie-Christine Blandin.

Mme Marie-Christine Blandin. Nous connaissons parfaitement l'environnement législatif et réglementaire, tant européen que national, mais nous persistons néanmoins à considérer que le terme de « biocarburants », *a priori* sympathique, prête à confusion pour la population. Il en est de même, d'ailleurs, pour nombre d'autres appellations, telles que « bioessives », « bioaliments »...

En effet, les « biocarburants » n'ont vraiment rien de « biologique » au sens où nos concitoyens l'entendent. Au début de ce débat, vous avez d'ailleurs, monsieur le rapporteur, monsieur le ministre, justifié l'emploi de l'expression « développement durable » en expliquant que, bien que peu satisfaisante, elle avait du moins le mérite d'être comprise de tout le monde.

Dans ma région, un pesticide, le Temik, était épandu sur les champs de betteraves. Il était fabriqué à Bhopal, dans l'usine qui a explosé, provoquant la mort de milliers d'Indiens ! Quand j'ai abordé la question avec les agriculteurs, ils se sont exclamés que ce pesticide était si dangereux qu'ils revêtaient des gants, des masques, des scaphandres avant de l'utiliser ! Nous sommes loin de l'agriculture biologique !

J'ai diffusé, il y a un certain temps, un tract portant la mention « Boire ou conduire, il va falloir choisir ». En effet, si nous devons remplir les réservoirs de nos voitures avec du bioéthanol – appellation trompeuse, là encore –, l'utilisation d'engrais et de pesticides deviendrait telle que l'eau de toutes les nappes phréatiques du Nord et de la Picardie serait impropre à la consommation.

Nous récusons donc le terme de « biocarburants », lui préférant celui d'« agrocarburants », qui renvoie au mode de production.

M. Jean Desessard. Bravo !

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Cette discussion se répète, au sein de la commission, chaque fois que quelqu'un prononce le mot « biocarburants » : il se fait aussitôt rappeler à l'ordre, par M. Raoul par exemple ! (*Sourires.*)

Nous avons également déjà eu ce débat avec M. Muller, à l'occasion de l'examen de la résolution portant sur le paquet « énergie-climat ». Je reprendrai à mon compte la réponse qu'avait alors faite le rapporteur, M. Marcel Deneux : la dénomination officielle est bien « biocarburants » ; elle correspond à une définition réglementaire.

Je formule donc un avis défavorable sur cet amendement.

M. Jean Desessard. C'est fini, cette histoire de règlement !

M. Bruno Sido, rapporteur. Ce n'est pas moi qui peux le changer !

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Je ne suis pas loin de partager le sentiment de Mme Blandin... Cela dit, le terme de « biocarburants » est employé en permanence. Toutefois, qu'il s'agisse d'agrocarburant ou de biocarburant, je déconseille d'en boire, dans le Nord-Pas-de-Calais ou ailleurs ! (*Rires.*)

Nous allons réfléchir à ce problème de sémantique, mais, pour l'instant, il vaut mieux garder la terminologie actuelle, même si elle est effectivement quelque peu discutable. (*M. Jean Desessard s'exclame.*)

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

M. Jacques Muller. Il est vrai que nous avons eu ce débat en commission. Au début de l'examen de ce projet de loi, je le rappelle, j'avais attiré l'attention sur le fait que *sustainable development* se traduisait plutôt par « développement soutenable ». La difficulté de traduire correctement en français des concepts anglo-saxons avait alors été soulignée.

Ainsi, *biofuel* se traduit par « carburant issu des plantes ». Il n'y a pas de confusion possible, dans la langue anglaise, avec la filière biologique, puisque les produits issus de l'agriculture biologique sont appelés *organic products*.

En France, on a introduit une confusion entre la production de biocarburants et la filière de l'agriculture biologique. Le résultat en est que l'on peut voir, dans certaines stations-services, des publicités pour des « carburants 100 % bio » arborant le label de l'agriculture biologique ! Il s'agit de confusions sémantiques graves.

J'irai même plus loin : en utilisant cette terminologie « bio » pour les agrocarburants, on se livre à une opération de *green washing* ; on peint en vert des choses qui ne le sont pas !

J'aimerais donc que les choses soient clarifiées : lorsqu'il s'agit d'écrire d'une loi fondamentale, il faut se mettre d'accord sur les termes et préciser les concepts. Ce n'est pas une simple question de vocabulaire, et ce n'est pas parce que l'on l'utilise des termes à mauvais escient qu'il faut continuer à le faire. Ce n'est pas un argument : *biofuel* ne peut pas se traduire par « biocarburant ».

Une confusion analogue se retrouve d'ailleurs dans la loi de finances de 2009 : il a été décidé d'allouer 20 millions d'euros au développement de l'agriculture biologique – c'est une bonne chose – et 1,5 milliard d'euros à la filière des biocarburants, en considérant qu'il s'agissait du même domaine. Or je ne suis pas d'accord ! Il faut clarifier les concepts, je le répète.

M. le ministre semble ouvert à la discussion. Je souhaite que l'on revienne sur ce point, car c'est au moment où l'on écrit la loi qu'il faut clarifier le sens des mots ; sinon, quand le fera-t-on ? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Éveline Didier. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin, pour explication de vote.

Mme Marie-Christine Blandin. Afin de donner du courage à M. le ministre et à M. le rapporteur, peut-être en vue de la deuxième lecture, je rappellerai que, lors de l'examen du projet de loi relatif à la communication audiovisuelle et au nouveau service public de la télévision, nous avons réussi, avec le groupe CRC-SPG, à obtenir la suppression du mot « race ».

Pour une fois, contrairement à l'habitude, notre argumentation a porté ! En effet, nous n'étions pas parvenus à obtenir cette suppression pour la Constitution ou pour d'autres lois, parce que, ce mot figurant dans les textes européens, il semblait s'imposer à nous. Soudain, Mme Albanel a jugé que nous n'étions pas tenus de l'employer.

Il est donc possible, pour le présent texte aussi, de modifier le vocabulaire.

M. le président. La parole est à M. Charles Pasqua, pour explication de vote.

M. Charles Pasqua. J'estime – pour une fois ! – que l'argumentation de nos collègues est cohérente. Je suis favorable, en ce qui me concerne, à l'emploi du mot « agrocarburants », qui a le mérite de la clarté. Je voterai donc cet amendement.

Par ailleurs, j'ajouterai, à l'intention de M. le ministre – mais il le sait aussi bien que moi –, que l'argument selon lequel la terminologie employée dans les règlements s'impose à nous ne tient pas : la loi prime sur le règlement. (*Applaudissements sur certaines travées du groupe socialiste.*)

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Si nous commençons à changer la terminologie, cela peut nous mener loin ! En effet, en quoi l'agriculture dite biologique est-elle plus biologique que l'agriculture durable ou l'agriculture raisonnée ?

M. Christian Demuynck. C'est exact !

M. Bruno Sido, rapporteur. Dans ces conditions, si l'on devait s'engager dans cette voie, il faudrait changer beaucoup de choses. Il n'existe pas d'agriculture non biologique !

M. le président. La parole est à Mme Éveline Didier, pour explication de vote.

Mme Éveline Didier. Les propos de M. le rapporteur montrent bien où le bât blesse.

Les agriculteurs ont été montrés du doigt pour diverses raisons. Il s'agit d'une profession qui se cherche – ce n'est pas simple – et qui, à travers des actions et des mots, est en quête d'une respectabilité qu'elle a l'impression d'avoir perdue.

Or il serait à mon sens tout à leur honneur de consentir à ce que l'on appelle les choses par leur nom. Sur ce point, la démonstration a été faite, ce n'est pas la peine d'y revenir, et je ne reprendrai pas les arguments qui ont été avancés.

En tout état de cause, cette profession ne peut pas, me semble-t-il, entretenir en permanence la confusion entre ce qui est appelé à juste titre l'agriculture biologique, d'une part, et l'agriculture raisonnée, d'autre part, qui représente certes un effort considérable pour changer les pratiques.

Nous savons bien que la présence de pesticides dans l'eau et dans les matières organiques est néfaste pour la santé. Bien entendu, nous ne passerons pas d'un coup d'une agriculture utilisant largement les produits phytosanitaires à une agriculture biologique, mais il faut aller progressivement dans cette direction. Quoi qu'il en soit, de grâce, que l'on cesse de nous faire prendre des vessies pour des lanternes !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 648.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 332, présenté par Mme Herviaux, MM. Courteau, Raoul, Raoult, Repentin, Ries, Teston et Guillaume, Mme Blandin, MM. Antoinette, Gillot, Lise, S. Larcher, Patient, Tuheiva et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Paul Raoult.

M. Paul Raoult. L'article 18 énonce les principes de la stratégie française en matière de production d'agrocarburants, tout en fixant un cadre à son développement.

Le premier alinéa précise que, en France, la production des agrocarburants est subordonnée à des critères de performances énergétiques et environnementales, prenant en particulier en compte ses effets sur les sols et la ressource en eau.

Nous considérons, pour notre part, que l'on ne peut se limiter à ces simples critères de performances énergétiques et environnementales. Nous devons disposer d'études objectives et contradictoires sur le bilan énergétique et écologique de la production d'agrocarburants : c'est aujourd'hui indispensable, après une période euphorique de développement.

Il y a quelques années, les agrocarburants étaient présentés comme une solution miracle aux problèmes posés par la raréfaction des énergies fossiles et la pollution liée aux hydrocarbures, mais les méthodes industrielles de l'agriculture intensive amènent à reconsidérer les choses.

Avec le recul, le bilan apparaît aujourd'hui très mitigé, pour ne pas dire plus, lorsque l'on prend en compte tous les pesticides utilisés pour produire ces agrocarburants, ainsi que la consommation d'eau nécessaire. Par conséquent, pour préserver la biodiversité, il n'est pas du tout sûr que cette filière soit la bonne. Il est donc plus que jamais nécessaire d'établir un bilan.

La Commission européenne elle-même se pose des questions. La prise en considération des conséquences du développement de cette filière, de l'évolution des prix des produits agricoles sur le marché mondial et des dégâts causés

au Brésil par la déforestation doit amener, aujourd'hui plus que jamais, à s'interroger sur la pertinence de cette filière. Si l'on entend produire d'abord pour nourrir la population, et non pas pour alimenter les voitures, il importe vraiment de disposer d'un bilan objectif de la production d'agrocarburants.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. D'un point de vue sémantique, le concept d'« expertises exhaustives » est impropre, car, quel que soit le domaine considéré, une expertise n'est jamais exhaustive puisque les connaissances ne cessent de progresser.

D'un point de vue juridique, la directive européenne sur les énergies renouvelables qui vient d'être adoptée fait bien référence à des « critères ». Il ne faudrait pas que, avant même sa transposition, notre droit introduise des notions contradictoires avec celles qui sont développées à l'échelon communautaire.

Par conséquent, je formule un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

Le rapport Turmes préconise de fixer des critères. Prévoir la réalisation d'expertises aboutirait à bloquer complètement le processus. Il est donc plus efficace, me semble-t-il, d'en rester à la notion de critères. En outre, cela est conforme à la directive européenne qui vient d'être adoptée.

M. le président. Monsieur Raoult, l'amendement n° 332 est-il maintenu ?

M. Paul Raoult. Non, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 332 est retiré.

L'amendement n° 649, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jacques Muller.

M. Jacques Muller. S'agissant de la mesure de l'incidence économique, sociale et environnementale des agrocarburants, nous proposons de retenir un certain nombre de critères qui nous paraissent tout à fait essentiels.

Il convient de réaliser un bilan « carbone » et un bilan énergétique pour l'ensemble de la filière.

Par exemple, le colza, s'il est pressé et utilisé sur l'exploitation, a un rendement en carbone et un rendement énergétique extraordinaires. Aujourd'hui, on le sait, si la France consacrait à cette culture environ 20 % de la sole céréalière, les exploitations agricoles seraient autonomes sur le plan énergétique.

En revanche, pour le diester de colza, si l'on considère la filière qui va du champ jusqu'à la station-service, on constate que le bilan « carbone » et le bilan énergétique se dégradent.

Si je prends l'exemple du blé, tous les chimistes le savent, la fabrication de l'éthanol à partir de l'amidon exige une consommation d'énergie extraordinaire. Consacrer des terres agricoles à la fabrication de l'éthanol industriel est donc un énorme gâchis énergétique.

Il est essentiel de préciser dans la loi les critères pris en compte. Comme on l'a dit tout à l'heure, la production d'agrocultures entre en concurrence avec l'alimentation humaine : elle mérite de faire l'objet d'une évaluation très précise.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement est satisfait dans la mesure où le projet de loi prévoit expressément que la France soutiendra la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur incidence économique, sociale et environnementale. Cette formulation est suffisamment large pour recouvrir les problématiques de l'eau, de la biodiversité, des sols ou encore de la sécurité alimentaire.

Par ailleurs, la directive européenne sur les énergies renouvelables pose des critères de mesure de la durabilité des biocarburants tels que le bilan « carbone », le respect de la diversité biologique, etc. Cet amendement est donc inutile.

En conséquence, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir le retirer ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Même avis.

M. le président. Monsieur Muller, l'amendement n° 649 est-il maintenu ?

M. Jacques Muller. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 649 est retiré.

L'amendement n° 264, présenté par Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mmes Schurch, Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

Mme Évelyne Didier. L'article 18 du projet de loi de programme fixe le cadre de la politique française en matière d'agrocultures. Son premier alinéa prévoit que leur production est subordonnée à des critères de performances énergétiques et environnementales et que la France soutiendra la mise en place d'un mécanisme de certification sur les plans européen et international, ce qui nous satisfait.

À l'occasion de l'examen de la loi du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique, puis de la loi du 5 janvier 2006 d'orientation agricole, nous avons tous fait preuve d'un enthousiasme sans réserve pour cette voie, qui semblait prometteuse en termes d'indépendance énergétique et de respect de l'environnement.

Depuis lors, certaines données ont amené à relativiser les bénéfices de telles productions.

Le second alinéa de cet article, qui prévoit qu'« une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième et de troisième générations », recueille également notre assentiment.

Nous avons déjà eu l'occasion de dénoncer le risque de concurrence entre les cultures alimentaires et les cultures dédiées aux carburants, en nous opposant vivement à ce que les secondes prospèrent au détriment des premières.

La question de l'utilisation des sols reste entière. Les agrocultures de troisième génération ne présentent pas, quant à eux, cet inconvénient, puisqu'ils sont produits à partir de déchets, de résidus de matière non alimentaire.

Cela étant, il ne faut oublier que le second alinéa de cet article porte sur le développement de la recherche, et non sur la politique commerciale qu'adoptera la France dans ce domaine.

Étant très attachés à ce que les terres cultivables soient utilisées pour la production alimentaire et jugeant inacceptable que les populations des pays pauvres soient sacrifiées à la politique énergétique des pays les plus riches, nous demandons, par notre amendement, que, dans l'attente de la mise en place du système de certification susdit, les importations d'agrocultures soient interdites en France.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. J'aimerais tout d'abord demander à Mme Didier si la France importe actuellement ou a déjà importé des agrocultures.

M. Didier Guillaume. Bonne question !

Mme Évelyne Didier. Excellente question !

M. Bruno Sido, rapporteur. Il faut tout de même être pragmatique !

Par ailleurs, le second alinéa de l'article 18 prévoit qu'« une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième et de troisième générations ».

Mme Évelyne Didier. Nous avons dit que c'était bien, mais cela concerne la recherche !

M. Bruno Sido, rapporteur. En tout état de cause, ma chère collègue, l'interdiction des importations de biocarburants serait contraire aux règles de l'Organisation mondiale du commerce.

Par conséquent, un tel amendement ne peut être adopté. Vous prendriez de la hauteur, madame Didier, en acceptant de le retirer ; à défaut, la commission devra émettre un avis défavorable.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Il n'y pas eu, à ce jour, d'importations, la production et la consommation étant à peu près équilibrées dans notre pays. Ce sujet important sera surtout abordé dans le cadre de la conférence de Copenhague.

L'interdiction des importations pose un problème international majeur, mais le paquet « climat-énergie » a en quelque sorte contourné le problème en « sévérant » les critères de durabilité, qui se renforcent avec le temps, année après année.

En tout état de cause, on ne peut accepter un amendement qui, par nature, n'a pas de validité juridique.

M. le président. Madame Didier, l'amendement n° 264 est-il maintenu ?

Mme Évelyne Didier. Nous avons déposé cet amendement pour engager le débat, qui m'aura permis, grâce à vous, monsieur le ministre d'État, d'apprendre le verbe « sévérer » ! (*Sourires.*)

Bien entendu, nous savions pertinemment qu'il est impossible d'interdire les importations. Pour autant, la question se pose, mais nous ne sommes pas allés jusqu'à dire qu'il fallait fermer toutes les usines de production de biocarburants situées en France. Dans notre excès, nous sommes tout de même restés modérés ! (*Nouveaux sourires.*)

Je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 264 est retiré.

Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 506, présenté par MM. Biwer, Deneux et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jean-Claude Merceron.

M. Jean-Claude Merceron. La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil du 23 janvier 2008 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables présentée par la Commission européenne a été adoptée par le Parlement européen le 17 décembre 2008.

Reprenant la disposition qui figure au 4° de l'article 18 de la proposition de la Commission européenne, la résolution législative du Parlement européen témoigne du souci de « démontrer le respect des obligations nationales imposées aux opérateurs en matière d'énergie renouvelable. »

Elle prévoit notamment 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 ».

Par le présent amendement, nous suggérons que la loi de programme s'inscrive pleinement dans l'esprit du paquet environnemental européen, actuellement en cours d'adoption, en mettant en exergue la place qui doit être réservée à la promotion du développement des agrocarburants issus notamment de résidus et de déchets.

En effet, dès aujourd'hui, certains projets industriels de production d'agrocarburants de deuxième génération issus de graisses animales et d'huiles alimentaires usagées apparaissent. Par rapport aux usines de première génération, la différence tient au respect des critères suivants : non-concurrence avec l'alimentation humaine, réduction des émissions de gaz à effet de serre, utilisation la plus complète possible de la matière première d'origine, recours à une technologie nouvelle.

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

M. Bruno Sido, rapporteur. Cet amendement est intéressant, mais il nous semble qu'une telle précision est inutile dans une loi de programme ; elle serait davantage à sa place dans le projet de loi Grenelle II.

En outre, une trop grande précision irait paradoxalement à l'encontre de ce que vous recherchez, mon cher collègue, en restreignant la définition de ces nouvelles générations de biocarburants. Il faudrait en créer de spécifiques à chaque matière première, par exemple pour le biocarburant produit à partir d'algues.

Par conséquent, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement.

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

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Même avis.

M. le président. Monsieur Merceron, l'amendement n° 506 est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Merceron. Compte tenu des explications apportées, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 506 est retiré.

L'amendement n° 365, présenté par M. Vasselle, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le second alinéa de cet article :

Le développement de la recherche et la production industrielle des biocarburants de deuxième et de troisième générations constitueront des priorités pour l'État et feront l'objet de mesures financières incitatives.

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 741, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter le second alinéa de cet article par les mots :

, notamment la recherche sur la production de biocarburants de troisième génération qui ne sont pas fabriqués à base de plantes aériennes mais de micro algues marines

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je mets aux voix l'article 18, modifié.

(*L'article 18 est adopté.*)

M. le président. Mes chers collègues, compte du travail accompli, il serait peut-être sage, à cette heure, de lever la séance. (*Assentiment.*)

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

La parole est à M. le ministre d'État.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État. Monsieur le président, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, compte tenu de la richesse du débat et du nombre d'amendements restant en discussion, nous avons conscience que l'examen du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ne sera pas achevé mardi prochain.

Comme cela a été indiqué dans la lettre du jour présentée lors de la dernière conférence des présidents, nous terminerons l'examen de ce texte mercredi ou jeudi prochain, avant

d'entamer celui du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports.

8

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Projet de directive de la Commission modifiant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4238 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté et abrogeant la directive 2002/6/CE.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4239 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil établissant un programme communautaire de soutien à des activités spécifiques dans le domaine des services financiers, de l'information financière et du contrôle des comptes.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4240 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil concernant la signature et la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté européenne et la République arabe d'Égypte relatif aux mesures de libéralisation réciproques en matière de produits agricoles, de produits agricoles transformés, de poissons et de produits de la pêche, au remplacement des protocoles n° 1 et 2, de l'annexe du protocole n° 1 et de l'annexe du protocole n° 2, et aux modifications de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la République arabe d'Égypte, d'autre part.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4241 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil sur la position de la Communauté au sein du Conseil d'association UE-Tunisie afin de modifier la décision n° 1/99 du Conseil d'association UE-Tunisie relative à la mise en œuvre des dispositions

concernant les produits agricoles transformés prévues à l'article 10 de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4242 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Avant-projet de budget rectificatif n° 1 au budget général 2009 – État des dépenses par section – Section III – Commission.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4243 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à la mobilisation du Fonds de solidarité de l'Union européenne.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4244 et distribué.

9

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 3 février 2009 :

À dix heures :

1. Questions orales.

(Le texte des questions figure en annexe.)

À seize 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.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures quinze.)

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD*

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

*Commission des affaires étrangères, de la défense
et des forces armées*

M. Xavier Pintat a été nommé rapporteur du projet de loi n° 192 (2008-2009), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification des protocoles au traité de l'Atlantique Nord sur l'accession de la République d'Albanie et de la République de Croatie.

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Avenir des actions éducatives complémentaires de l'enseignement public

422. – 5 février 2009. – M. Jean-Paul Amoudry appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les conséquences des dernières mesures envisagées par le Gouvernement à l'égard des associations œuvrant dans les champs scolaires et périscolaires aux côtés des enseignants, des parents et des élus. Sont en effet annoncées des mesures de suppression de 25 % du financement des activités conventionnées au bénéfice de ces associations et de non re-conduction, dès la rentrée scolaire 2009, des emplois aidés d'enseignants détachés dans ces structures. Une telle remise en cause met en péril des activités éducatives qui participent pourtant de manière substantielle à l'accomplissement du service public d'éducation de la jeunesse. C'est pourquoi il lui demande quels moyens de substitution sont prévus pour éviter ces perspectives lourdes de conséquence.

Mesures prises récemment au niveau national concernant la requalification des copropriétés dégradées

423. – 5 février 2009. – Mme Christiane Demontès attire l'attention de Mme la ministre du logement sur les mesures prises récemment au niveau national concernant la requalification des copropriétés dégradées. En effet, la Caisse des dépôts et consignations vient d'annoncer la fin définitive du préfinancement des aides publiques pour les copropriétaires connaissant des difficultés. Conjointement, les collecteurs du 1 % logement stoppent le « Pass Travaux », dispositif qui permettait aux copropriétaires concernés par des projets de réhabilitation de ne pas se retrouver en situation d'impayés, ou dans l'obligation de vendre leur bien immobilier pour financer les travaux. Or, force est de constater que ces décisions ont été prises sans concertation avec les collectivités territoriales pourtant maîtres d'ouvrage des requalifications de copropriétés. Si, au niveau national, le poids budgétaire de ces deux dispositifs n'excède pas 20 millions d'euros par an, il est clair que leur disparition aura des conséquences désastreuses au plan local. Certains de nos concitoyens parmi les plus fragiles verront leur patrimoine immobilier se dégrader, sans pouvoir faire face aux mesures de restauration jugées pourtant nécessaires et urgentes. Une nouvelle spirale de précarisation est ainsi ouverte, alors même que des coûts importants en ingénierie ont été engagés, et qu'une attente sociale légitime sera, une nouvelle fois, déçue. Aussi, elle lui demande quelles dispositions elle entend très rapidement prendre afin que ces dispositifs soient reconduits en 2009, jusqu'à ce que les opérations engagées puissent être terminées et que des dispositifs de soutien équivalents les remplacent.

Prise en charge en France des réfugiés et demandeurs d'asile victimes de la torture dans leur pays d'origine

424. – 5 février 2009. – Mme Éliane Assassi attire l'attention de M. le ministre de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du développement solidaire sur les menaces qui pèsent sur les centres de soins pour les victimes de torture à la suite de l'annonce faite par la Commission européenne du retrait progressif de son soutien financier à ce secteur à partir de 2010. Elle précise que les personnes concernées sont des demandeurs d'asile ou des réfugiés, originaires de pays d'Afrique, d'Asie ou d'Europe de l'Est. Selon des estimations concordantes, 20 % des demandeurs d'asile et des réfugiés présents sur le territoire de l'Union européenne souffrent de graves traumatismes liés à la torture, aux mauvais traitements, à la guerre et à la violence, subis dans leur pays d'origine. Alors que plusieurs textes européens reconnaissent la nécessité d'une prise en charge spécifique et inconditionnelle des victimes de la torture qui sont particulièrement vulnérables, lourdement traumatisées et en grande détresse psychologique (angoisses, cauchemars, réminiscences, irritabilité ...), très peu de gouvernements nationaux assument pleinement leurs responsabilités en la matière. Les centres de soins dépendent donc fortement des financements de l'Union européenne et du fonds de contribution volontaire des Nations unies pour les victimes de torture (UNVFVT). Si l'Union européenne soutenait jusqu'à présent la prise en charge des victimes de torture indépendamment de leur situation géographique, via le financement de centres de soins, elle a estimé dans son document de stratégie 2007-2010 que les États membres devaient dorénavant s'engager financièrement et prendre le relais de l'Europe en la matière. Les résultats de cette annonce ne se sont pas fait attendre : en 2008, une vingtaine de centres en Europe se sont vu refuser par la Commission européenne des subventions pourtant nécessaires au maintien ou à l'extension de leurs activités, mettant en danger la poursuite des soins dispensés aux victimes de torture et conduisant à des réductions drastiques de leurs activités. Onze de ces centres se retrouvent donc dans une situation financière très critique : il s'agit de ceux situés en Albanie, Bosnie, Bulgarie, Irlande, Kosovo, Macédoine, Moldavie, Roumanie, Belgique, Allemagne et Italie. Le centre d'Athènes quant à lui, qui est l'un des plus anciens en Europe et le plus sollicité en raison de sa situation géographique, a d'ores et déjà fermé à la fin de l'année 2008. L'offre de soins aux victimes de torture qui était déjà en deçà des besoins est donc aujourd'hui réellement menacée dans plusieurs pays européens. Les centres de soins situés en France connaissent eux aussi de grandes difficultés qui ne manqueront pas de s'aggraver avec la fin des financements en 2010. Pourtant l'on sait que sans compensation financière au plan national, chaque fermeture de centre a pour conséquence l'abandon de l'aide auprès de centaines de personnes. Parce qu'elle estime que la décision de l'Union européenne de supprimer à compter de 2010 son soutien financier ne doit pas porter préjudice aux victimes de la torture, elle lui demande par conséquent de bien vouloir lui préciser les mesures concrètes qu'il envisage de prendre afin d'assurer dans les meilleures conditions le relais de l'Europe et garantir ainsi non seulement le financement durable des centres de soins pour les victimes de torture situés en France mais aussi l'augmentation de leur capacité d'accueil qui est actuellement encore trop faible par rapport aux besoins.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du vendredi 30 janvier 2009

SCRUTIN n° 103

sur l'amendement n° 200 présenté par Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Claude Danglot, Gérard Le Cam et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche à l'article 11 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (transport de voyageurs)

Nombre de votants.....	322
Suffrages exprimés.....	212
Pour	28
Contre.....	184

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Pour : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Jean-Luc Mélenchon.

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

N'ont pas pris part au vote : 17.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Pour : 5. – Mme Marie-Christine Blandin, Alima Boumediene-Thiery, MM. Jean Desessard, Jacques Muller, Mme Dominique Voynet.

Abstention : 110.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 29.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Contre : 149.

N'ont pas pris part au vote : 2. – M. Gérard Larcher, président du Sénat et M. Roland du Luart, qui présidait la séance.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Éliane Assassi	Annie David	Josiane
François Autain	Michelle Demessine	Mathon-Poinat
Marie-France Beaufls	Jean Desessard	Jacques Muller
Michel Billout	Évelyne Didier	Isabelle Pasquet
Marie-Christine Blandin	Guy Fischer	Jack Ralite
Nicole Borvo Cohen-Seat	Thierry Foucaud	Ivan Renar
Alima Boumediene-Thiery	Brigitte Gonthier-Maurin	Mireille Schurch
Jean-Claude Danglot	Gélita Hoarau	Odette Terrade
	Robert Hue	Bernard Vera
	Gérard Le Cam	Jean-François Voguet
		Dominique Voynet

Ont voté contre

Nicolas About	Jean-Patrick Courtois	Christophe-André Frassa
Philippe Adnot	Philippe Dallier	Yann Gaillard
Jean-Paul Alduy	Philippe Darniche	René Garrec
Jean-Paul Amoudry	Serge Dassault	Joëlle Garriaud-Maylam
Pierre André	Isabelle Debré	Christian Gaudin
Jean Arthuis	Robert del Picchia	Jean-Claude Gaudin
Denis Badré	Christian Demuyneck	Gisèle Gautier
Gérard Bailly	Marcel Deneux	Jacques Gautier
René Beaumont	Gérard Dériot	Patrice Gélard
Michel Bécot	Marie-Hélène Des Esgaulx	Bruno Gilles
Claude Belot	Béatrice Descamps	Adrien Giraud
Pierre Bernard-Reymond	Sylvie Desmarescaux	Colette Giudicelli
Laurent Bêteille	Denis Detcheverry	Nathalie Goulet
Joël Billard	Yves Détraigne	Jacqueline Gourault
Claude Biwer	Muguette Dini	Alain Gournac
Jean Bizet	Éric Doligé	Adrien Gouteyron
Jacques Blanc	Philippe Dominati	Sylvie Goy-Chavent
Paul Blanc	Michel Doublet	Francis Grignon
Pierre Bordier	Daniel Dubois	Charles Guené
Didier Borotra	Alain Dufaut	Michel Guerry
Joël Bourdin	André Dulait	Hubert Haenel
Brigitte Bout	Catherine Dumas	Françoise Henneron
Jean Boyer	Ambroise Dupont	Pierre Hérisson
Dominique Braye	Bernadette Dupont	Marie-Thérèse Hermange
Marie-Thérèse Bruguière	Jean-Léonce Dupont	Michel Houel
Elie Brun	Louis Duvernois	Alain Houpert
François-Noël Buffet	Jean-Paul Émorine	Jean-François Humbert
Christian Cambon	Jean-Claude Étienne	Christiane Hummel
Jean-Pierre Cantegrit	Pierre Fauchon	Benoît Huré
Jean-Claude Carle	Jean Faure	Jean-Jacques Hyest
Auguste Cazalet	Françoise Férat	Soibahadine Ibrahim Ramadani
Gérard César	André Ferrand	Pierre Jarlier
Alain Chatillon	Louis-Constant Fleming	Jean-Jacques Jégou
Jean-Pierre Chauveau	Alain Fouché	Sophie Joissains
Marcel-Pierre Cléach	Jean-Pierre Fourcade	Jean-Marc Juillard
Christian Cointat	Bernard Fournier	
Gérard Cornu	Jean-Paul Fournier	
Raymond Couderc	Jean François-Poncet	

Christiane
Kammermann
Fabienne Keller
Joseph Kergeris
Alain Lambert
Marc Laménié
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Lafoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecerf
Dominique Leclerc
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François
Le Grand
Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Michel Magras
Lucienne Malovry
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson

Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Michel Mercier
Lucette
Michaux-Chevry
Alain Milon
Albéric de Montgolfier
Catherine
Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pintou
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli

Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Henri de Raincourt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugey
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

François Fortassin
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jean-Luc Mélenchon

Jacques Mézard
Jean Milhau
Aymeri
de Montesquiou

Jean-Pierre Placade
Robert Tropeano
Raymond Vall
François Vendasi

N'ont pas pris part au vote

Gérard Larcher, président du Sénat, Roland du Luart, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants :	323
Nombre des suffrages exprimés :	213
Majorité absolue des suffrages exprimés :	107
Pour l'adoption :	29
Contre :	184

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN n° 104

sur l'amendement n° 289, présenté par MM. Michel Teston, Roland Ries, Thierry Repentin et les membres du groupe socialiste et apparentés, à l'article 11 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (transport de voyageurs)

Nombre de votants.....	340
Suffrages exprimés.....	340
Pour.....	156
Contre.....	184

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Pour : 24.

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

Pour : 17.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Pour : 115.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 29.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Contre : 149.

N'ont pas pris part au vote : 2. – M. Gérard Larcher, président du Sénat et M. Roland du Luart, qui présidait la séance.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
David Assouline
Bertrand Auban
Robert Badinter
Jean-Pierre Bel
Claude Bérit-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Monique
Crisier-ben Guiga
Yves Chastan
Jacqueline Chevê
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Roland Courteau
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis
Jean-Pierre Demerliat

Christiane Demontès
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeyrie
Serge Lagache
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
André Lejeune
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret

Marc Massion
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Robert Navarro
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Richard Tuheiva
André Vantomme
Richard Yung

Nicolas Alfonsi
Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni

Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani

Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain

N'ont pas pris part au vote

Nicolas Alfonsi
Gilbert Barbier
Jean-Michel Baylet

Michel Charasse
Jean-Pierre
Chevenement

Yvon Collin
Anne-Marie Escoffier
Gaston Flosse

Robert Badinter
 Gilbert Barbier
 Jean-Michel Baylet
 Marie-France Beaufils
 Jean-Pierre Bel
 Claude Bérît-Débat
 Jacques Berthou
 Jean Besson
 Michel Billout
 Marie-Christine Blandin
 Maryvonne Blondin
 Yannick Bodin
 Nicole Bonnefoy
 Nicole Borvo Cohen-Seat
 Yannick Botrel
 Didier Boulaud
 Alima Boumediene-Thiery
 Martial Bourquin
 Bernadette Bourzai
 Michel Boutant
 Nicole Bricq
 Jean-Pierre Caffet
 Claire-Lise Champion
 Jean-Louis Carrère
 Françoise Cartron
 Bernard Cazeau
 Monique Cerisier-ben Guiga
 Michel Charasse
 Yves Chastan
 Jacqueline Chevé
 Jean-Pierre Chevènement
 Yvon Collin
 Gérard Collomb
 Pierre-Yves Collombat
 Roland Courteau
 Jean-Claude Danglot
 Yves Daudigny
 Yves Dauge
 Marc Daunis
 Annie David
 Jean-Pierre Demerliat
 Michelle Demessine
 Christiane Demontès
 Jean Desessard
 Évelyne Didier
 Claude Domeizel
 Josette Durrieu
 Anne-Marie Escoffier

Alain Fauconnier
 Jean-Luc Fichet
 Guy Fischer
 François Fortassin
 Thierry Foucaud
 Jean-Claude Frécon
 Bernard Frimat
 Charles Gautier
 Samia Ghali
 Jacques Gillot
 Jean-Pierre Godefroy
 Brigitte Gonthier-Maurin
 Jean-Noël Guérini
 Didier Guillaume
 Claude Haut
 Edmond Hervé
 Odette Herviaux
 Gérita Hoarau
 Robert Hue
 Annie Jarraud-Vergnolle
 Claude Jeannerot
 Bariza Khiari
 Virginie Klès
 Yves Krattinger
 Philippe Labeyrie
 Françoise Laborde
 Serge Lagache
 Serge Larcher
 Françoise Laurent
 Perrigot
 Gérard Le Cam
 Jacky Le Menn
 Raymonde Le Texier
 Alain Le Vern
 André Lejeune
 Claudine Lepage
 Claude Lise
 Jean-Jacques Lozach
 Roger Madec
 Philippe Madrelle
 Jacques Mahéas
 François Marc
 Daniel Marsin
 Jean-Pierre Masseret
 Marc Massion
 Josiane Mathon-Poinat
 Pierre Mauroy
 Rachel Mazuir
 Jean-Luc Mélenchon
 Louis Mermaz

Ont voté contre

Nicolas About
 Philippe Adnot
 Jean-Paul Alduy
 Jean-Paul Amoudry
 Pierre André
 Jean Arthuis
 Denis Badré
 Gérard Bailly
 René Beaumont
 Michel Bécot

Claude Belot
 Pierre Bernard-Reymond
 Laurent Bêteille
 Joël Billard
 Claude Biwer
 Jean Bizet
 Jacques Blanc
 Paul Blanc
 Pierre Bordier

Jacques Mézard
 Jean-Pierre Michel
 Jean Milhau
 Gérard Miquel
 Jean-Jacques Mirassou
 Aymeri de Montesquiou
 Jacques Muller
 Robert Navarro
 Isabelle Pasquet
 Jean-Marc Pastor
 Georges Patient
 François Patriat
 Daniel Percheron
 Jean-Claude Peyronnet
 Bernard Piras
 Jean-Pierre Plancade
 Roland Povinelli
 Gisèle Printz
 Marcel Rainaud
 Jack Ralite
 Daniel Raoul
 Paul Raoult
 François Rebsamen
 Daniel Reiner
 Ivan Renar
 Thierry Repentin
 Roland Ries
 Michèle San Vicente-Baudrin
 Patricia Schillinger
 Mireille Schurch
 Michel Sergent
 René-Pierre Signé
 Jean-Pierre Sueur
 Simon Sutour
 Catherine Tasca
 Odette Terrade
 Michel Teston
 René Teulade
 Jean-Marc Todeschini
 Robert Tropeano
 Richard Tuheiva
 Raymond Vall
 André Vantomme
 François Vendasi
 Bernard Vera
 Jean-François Voguet
 Dominique Voynet
 Richard Yung

Didier Borotra
 Joël Bourdin
 Brigitte Bout
 Jean Boyer
 Dominique Braye
 Marie-Thérèse Bruguière
 Elie Brun
 François-Noël Buffet
 Christian Cambon

Jean-Pierre Cantegrit
 Jean-Claude Carle
 Auguste Cazalet
 Gérard César
 Alain Chatillon
 Jean-Pierre Chauveau
 Marcel-Pierre Cléach
 Christian Cointat
 Gérard Cornu
 Raymond Couderc
 Jean-Patrick Courtois
 Philippe Dallier
 Philippe Darniche
 Serge Dassault
 Isabelle Debré
 Robert del Picchia
 Christian Demuyneck
 Marcel Deneux
 Gérard Dériot
 Marie-Hélène Des Esgaulx
 Béatrice Descamps
 Sylvie Desmarescaux
 Denis Detcheverry
 Yves Détraigne
 Muguette Dini
 Éric Doligé
 Philippe Dominati
 Michel Doublet
 Daniel Dubois
 Alain Dufaut
 André Dulait
 Catherine Dumas
 Ambroise Dupont
 Bernadette Dupont
 Jean-Léonce Dupont
 Louis Duvernois
 Jean-Paul Émorine
 Jean-Claude Étienne
 Pierre Fauchon
 Jean Faure
 Françoise Férat
 André Ferrand
 Louis-Constant Fleming
 Alain Fouché
 Jean-Pierre Fourcade
 Bernard Fournier
 Jean-Paul Fournier
 Jean François-Poncet
 Christophe-André Frassa
 Yann Gaillard
 René Garrec
 Joëlle

Garriaud-Maylam
 Christian Gaudin
 Jean-Claude Gaudin
 Gisèle Gautier
 Jacques Gautier
 Patrice Gélard
 Bruno Gilles
 Adrien Giraud
 Colette Giudicelli
 Nathalie Goulet
 Jacqueline Gourault
 Alain Gournac
 Adrien Gouteyron
 Sylvie Goy-Chavent
 Francis Grignon
 Charles Guené
 Michel Guerry
 Hubert Haenel
 Françoise Henneron
 Pierre Hérisson
 Marie-Thérèse Hermange
 Michel Houel
 Alain Houpert
 Jean-François Humbert
 Christiane Hummel
 Benoît Huré
 Jean-Jacques Hyst
 Soibahadine Ibrahim
 Ramadani
 Pierre Jarlier
 Jean-Jacques Jégou
 Sophie Joissains
 Jean-Marc Juillard
 Christiane Kammermann
 Fabienne Keller
 Joseph Kergueris
 Alain Lambert
 Marc Laménie
 Élisabeth Lamure
 André Lardeux
 Robert Laufoaulu
 Daniel Laurent
 Jean-René Lecerf
 Dominique Leclerc
 Antoine Lefèvre
 Jacques Legendre
 Dominique de Legge
 Jean-François Le Grand
 Jean-Pierre Leleux
 Philippe Leroy
 Gérard Longuet
 Simon Loueckhote
 Michel Magras

N'a pas pris part au vote

Gaston Flosse

N'ont pas pris part au vote

Gérard Larcher, président du Sénat, Roland du Luart, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Lucienne Malovry
 Philippe Marini
 Pierre Martin
 Jean Louis Masson
 Hervé Maurey
 Jean-François Mayet
 Colette Mélot
 Jean-Claude Merceron
 Michel Mercier
 Lucette Michaux-Chevry
 Alain Milon
 Albéric de Montgolfier
 Catherine Morin-Desailly
 Philippe Nachbar
 Louis Nègre
 Jacqueline Panis
 Monique Papon
 Charles Pasqua
 Philippe Paul
 Anne-Marie Payet
 Jackie Pierre
 François Pillat
 Xavier Pintat
 Louis Pinton
 Rémy Pointereau
 Christian Poncet
 Ladislav Poniatowski
 Hugues Portelli
 Yves Pozzo di Borgo
 Catherine Procaccia
 Jean-Pierre Raffarin
 Henri de Raincourt
 Bruno Retailleau
 Charles Revet
 Philippe Richert
 Josselin de Rohan
 Roger Romani
 Janine Rozier
 Bernard Saugé
 Bruno Sido
 Esther Sittler
 Daniel Soulage
 Michel Thiollière
 André Trillard
 Catherine Troendle
 François Trucy
 Alex Türk
 Jean-Marie Vanlerenberghe
 Alain Vasselle
 René Vestri
 Jean-Pierre Vial
 Jean-Paul Virapoullé
 François Zocchetto

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	171,30
33	Questions..... 1 an	118,90
83	Table compte rendu..... 1 an	29,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	153,30
35	Questions..... 1 an	86,10
85	Table compte rendu..... 1 an	26,00
95	Table questions..... 1 an	18,10
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	894,50
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	865,90

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement
 Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination
 (*) Arrêté du 21 novembre 2008 publié au *Journal officiel* du 27 novembre 2008

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
 Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,50 €