

Paris, le 12 février 2010

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (n° 1965)

Amendements reçus par la commission à l'expiration du délai de dépôt

Titre II (transports) : articles 16 à 22 *quater*

Liasse n° 2

NB : La diffusion des amendements intervient au moment de leur dépôt : certains d'entre eux peuvent ultérieurement être déclarés irrecevables par le Président de la commission au regard de l'article 40 de la Constitution (article 89, alinéa 2, du Règlement).

Le Gouvernement, le rapporteur ainsi que le Président de la commission n'étant pas tenus par le délai de dépôt (article 86, alinéa 5, du Règlement), leurs amendements peuvent ne pas figurer dans la présente liasse.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat, Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot, Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 21

Compléter cet article par les trois alinéas suivants :

« III. L'article L.122-4 du code de la voirie routière est ainsi complété :

« Après le 3^{ème} alinéa de l'article, insérer un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« En cas de délégation des missions du service public autoroutier auquel il serait procédé, et dont l'appel d'offres correspondant serait lancé après la promulgation de la présente loi, le tarif du péage sera fixé kilométriquement, hors aménagements et ouvrages particulièrement coûteux, et les réévaluations tarifaires seront réalisées selon un indice kilométrique unique applicable à chaque nouvelle section autoroutière soumise à péage. »

Exposé sommaire

Les tarifs des péages et leurs réévaluations font régulièrement polémique.

Il convient donc, pour les nouvelles concessions autoroutières (dont les appels d'offres seront lancés postérieurement à la promulgation de la loi) d'établir un principe permettant cette plus grande lisibilité.

Il apparaît que, hors ouvrages et aménagements particulièrement coûteux, le principe d'une tarification kilométrique apporte cette lisibilité, comme celui de la réévaluation annuelle des tarifs selon un indice unique pour chaque autoroute nouvelle, apporte cette lisibilité.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)**Amendement**

Présenté par

Marie-Line Reynaud, Marisol Touraine, Geneviève Gaillard, Catherine Coutelle, Jérôme Lambert, Delphine Batho, Jean-René Marsac, Jean-Claude Viollet, Guillaume Garot, Colette Langlade

Article additionnel après l'article 21

« La concertation relative au programme de ligne à grande vitesse prévue à l'article 12.III de la loi n° 2009-967 de 3 août 2009, portera également sur les conditions de mise en place d'une imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées perçue chaque année par les communes sur le territoire desquelles sont implantées ces lignes en raison de cette implantation. Le montant de l'imposition forfaitaire serait calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune. Pour 2010, l'imposition forfaitaire serait fixée à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse. Ces chiffres seraient révisés chaque année. »

EXPOSE SOMMAIRE

Cet amendement vise à déterminer les conditions dans lesquelles pourrait être apportée une compensation financière aux communes traversées par des lignes à grande vitesse. Nombre d'entre elles restent éloignées des gares TGV tout en subissant les désagréments liés à la construction de telles infrastructures: nuisances sonores, dégradation du paysage, baisse des retombées touristiques, perte de taxe d'habitation, de taxes sur le foncier bâti et non bâti. Elles subissent les coûts (notamment financiers), sans bénéficier des avantages d'une ligne LGV (réduction des temps de transport). Nombre de communes se trouvent dans cette situation. Si elles acceptent, au nom de l'intérêt général, que soit permis les projets de lignes à grande vitesse, il est juste de les dédommager par une compensation financière. Celle-ci pourrait notamment être utilisée pour la mise en œuvre de projets environnementaux.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Maxime Bono, Philippe Duron, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel avant l'article 22

«Six mois au plus tard après l'adoption de la loi n° du relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer les conséquences en terme de report modal. »

Exposé sommaire

Se justifie par son texte même.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Péraat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel avant l'article 22

« Avant la fin de l'année 2010, le Gouvernement présente au Parlement 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 ».

Exposé sommaire

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 prévoient que le schéma national des infrastructures de transport est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature et l'article 17 précise qu'il est élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle ». Ce schéma n'a pourtant pas encore été élaboré malgré la volonté du Parlement clairement exprimé dans le Grenelle I. Aussi cet amendement vise à préciser que le Parlement doit connaître des propositions du Gouvernement avant la fin de cette année.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Maxime Bono, Philippe Duron, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel avant l'article 22

«Après l'article 18-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :
« le transport de marchandises par wagon isolé est d'intérêt général, la SNCF reste engagée dans son exploitation. »

Exposé sommaire

Se justifie par son texte même.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Maxime Bono, Philippe Duron, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel avant l'article 22

Au début de l'article 7 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports substituer aux mots : « Avant la fin de l'année 2009 », les mots : « Avant la fin du premier trimestre de l'année 2010 ».

Exposé sommaire

L'article 7 de la loi régulation ferroviaire prévoyait la remise d'un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau Ferré de France avant la fin 2009. Ce rapport n'a toujours pas été présenté au Parlement pourtant des solutions pérennes doivent être proposées, l'endettement de RFF étant identifié comme le problème fondamental pour l'investissement dans le système ferroviaire français.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Catherine Coutelle, Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Alain Claeys, Alain Rodet, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel avant l'article 22

« Dans les six mois suivants l'adoption de la loi n° du portant engagement national pour l'environnement, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le financement des 2000 kilomètres de lignes à grande vitesse, infrastructures structurantes essentielles pour les territoires, dont la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009 a adopté le principe. »

Exposé sommaire

Cet amendement se justifie par son texte même.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Maxime Bono, Philippe Duron, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel après l'article 22 bis

« Le premier alinéa de l'article 1 de la loi n°97-135 du 13 février 1997 est complété par la phrase suivante:

« Un réseau orienté fret est constitué à partir d'axes performants de circulation »

Exposé sommaire

Il s'agit ici de consacrer la notion de « réseau orienté fret » que Réseau ferré de France s'est engagé à créer dans le contrat de performance qu'il a signé avec l'État en septembre dernier.

Par là même, il s'agit de marquer la volonté d'offrir un service de qualité au transport ferroviaire de marchandises sur ces lignes.

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 22 ter

À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot :

« urbains »,

insérer les mots :

« et les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ».

Exposé sommaire

Cet article donne, hors Île-de-France, aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État la possibilité de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif. Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires. Il serait donc fondé de viser dans le dispositif les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui peuvent, assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'infrastructures de transport. Les syndicats mixtes SRU peuvent, en conséquence, réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)**Amendement**

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article additionnel après l'article 22 quater

Insérer le chapitre, l'intitulé et l'article suivants :

*« Chapitre IV**« Principes de financement, gouvernance et compétences de l'AFITF »*

« L'agence de financement des infrastructures de transport de France apporte les financements de l'État pour le développement durable des transports favorisant une approche multimodale.

Un contrat de projet pluriannuel est signé en 2010 entre l'État et l'agence de financement des infrastructures de transport de France qui définira jusqu'en 2013 l'origine et le montant des recettes de l'agence. Ce contrat prévoira une clé de répartition équilibrée des ressources entre les différents enjeux. Il précisera les missions de l'agence.

Outre sa mission de financement, l'agence de financement des infrastructures de transport de France sera chargée d'établir l'évaluation ex ante et ex post des grands projets d'infrastructures relevant de son champ d'intervention. Elle réalisera des études de programmation financière pluriannuelle des projets d'infrastructures que l'État prévoit de financer et proposera des modèles de financement innovant des projets, notamment par des partenariats public-privé.

Le conseil d'administration de l'agence de financement des infrastructures de transport de France assurera en trois collèges paritaires la représentation de l'État, du Parlement et des collectivités territoriales, ainsi que des acteurs professionnels, des usagers et des personnalités qualifiées dans le secteur de la mobilité. Il examinera, modifiera éventuellement, puis transmettra au Gouvernement et au Parlement les évaluations, études et modèles visés à l'alinéa précédent. »

Exposé sommaire

Il s'agit ici de clarifier les principes de financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), question qui, depuis la privatisation des sociétés d'autoroutes, n'a jamais fait l'objet de solutions pérennes pourtant indispensables, et qui peut être réglée par la voie conventionnelle entre l'AFITF et l'État, dès lors que la loi en aura arrêté le principe. Il précise par ailleurs ses missions et la composition de son conseil d'administration.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhét, et les membres du groupe SRC

Article additionnel après l'article 22 quater

« Dans le chapitre III bis de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est créé un article additionnel après l'article 30-2 ainsi rédigé :

« *Article 30-3.* Afin de contribuer à la mise en œuvre de la politique nationale de mobilité durable et de report modal, une phase d'expérimentation portant sur la restructuration, l'organisation et la gestion des gares ferroviaires débutera un an au plus tard après l'adoption de la présente loi. Elle concernera cinq gares du réseau ferré national réparties sur l'ensemble du territoire et accueillant des services ferroviaires différenciés.

« La liste des gares concernées par l'expérimentation et les modalités d'organisation de l'expérimentation seront fixés par arrêté du ministre chargé des transports après concertation avec les autorités organisatrices de transports concernés, les propriétaires des emprises et des bâtiments, les opérateurs ferroviaires et routiers concernés, les chambres de commerce et d'industrie, les chambres des métiers, et les collectivités territoriales.

« Un rapport sur cette expérimentation sera présenté au Parlement au plus tard quatre ans après l'adoption de la présente loi. »

Exposé sommaire

Il s'agit par cet amendement de proposer une expérimentation sur une gouvernance des gares ferroviaires plus conforme à la réalité reposant sur le volontariat, et respectant tous les acteurs de la gare, qui associerait la SNCF, les autorités organisatrices de transport, les collectivités territoriales puisqu'une gare concerne et impacte ces différents acteurs.

**Projet de loi
portant engagement national pour l'environnement
N° 1965**

AMENDEMENT

présenté par

Christiane TAUBIRA, Philippe Tourtelier et les membres du groupe SRC

**ARTICLE ADDITIONNEL
APRES L'ARTICLE 22 *quater***

I. Il est inséré, après l'article 8 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, un article 8-1 ainsi rédigé :

« *Article 8-1.* Un décret en Conseil d'État définit les conditions spécifiques de capacités professionnelles et, le cas échéant, financières applicables au transports public fluvial en Guyane. »

II. L'article 20 de la loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000 est abrogé.

EXPOSE SOMMAIRE

Si les fleuves de Guyane ne sont pas inscrits dans la nomenclature des voies navigables, cela n'empêche pas leur navigabilité. Ils sont par défaut autorisés à la navigation, sauf prescriptions contraires fixées par arrêté préfectoral. Les démarches des professionnels afin d'assurer leur activité de transports fluvial sont rendues très difficiles par l'absence d'encadrement réglementaire et de certifications officielles (problème des assurances). Ce problème est particulièrement sensible en matière de transports publics de personnes, de transports scolaires sur le Maroni et l'Oyapock ou d'activité touristique sur les cours d'eau de Guyane.

La loi du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer a prévu une disposition devant permettre la définition de conditions de capacités financières et professionnelles spécifiques pour le transport fluvial en Guyane. Toutefois, cette base législative s'est révélée inadaptée.

L'amendement qui vous est présenté vise à donner une base législative adaptée en intégrant un article dans la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La loi du 13 décembre 2000 a prévu également une disposition relative à la sécurité des bateaux pour la Guyane. Le décret n°2007-1168 du 2 août 2007, qui a réformé le dispositif métropolitain permet maintenant de doter aussi la Guyane d'un dispositif adapté en matière de titres de navigation et de prescriptions techniques des bateaux.

En conséquence, il est proposé d'abroger l'article 20 de la loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000 devenu sans objet.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement
(n°1965)

Amendement

présenté par les députés Jean-Claude Sandrier, André Chassaigne, Marc Dolez, Pierre Gosnat et Daniel Paul.

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS ARTICLE 22 BIS

« La radiale Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT), est prise en compte pour permettre la modernisation et l'amélioration de son matériel et de son infrastructure afin notamment d'assurer un développement du trafic ferroviaire nord-sud (amélioration de l'offre ferroviaire fret et voyageurs), dans l'intérêt de la desserte des territoires traversés, avec le souci de limiter les émissions de gaz à effet de serre, et enfin d'apporter une contribution à un maillage du territoire indispensable à notre économie.»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce présent amendement tend à développer la ligne Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT) dans le but d'améliorer l'offre ferroviaire avec des gains de temps conséquents, dans un souci d'aménagement du territoire, avec un intérêt environnemental évident ceci pour un coût relativement peu élevé au regard de toutes les améliorations rapides qui peuvent en résulter.

En outre, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement donne la priorité à la régénération et la modernisation des réseaux existants c'est pourquoi le projet de loi engagement national pour l'environnement doit en être une application, c'est ce qui est défendu dans le présent amendement.

De plus, il faut créer les conditions du Y renversé qui permet un point de jonction entre la ligne historique POLT et le projet de LGV Grand Centre Auvergne, qui se traduisent par une cohérence et une réelle efficacité de l'utilisation des deniers publics dans le cadre de la création de la ligne nouvelle (entre Paris et le Berry). Cette dernière va à partir de la région Centre desservir, d'un côté, l'Auvergne et, de l'autre, les régions Limousin et Midi-Pyrénées notamment trois millions d'habitants sur cet axe POLT dont huit carrefours ferroviaires, quatre transversales, et pour le fret un corridor ferroviaire donnant accès à sept ports, à l'atlantique, aux pays alpins, à la transversale sud et à l'Espagne.

Projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement n°1965

Amendement

Article 16

Présenté par M. Jean-Pierre Marcon

Supprimer les alinéas 10 et 11.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il semble judicieux d'attendre la réforme des collectivités territoriales et de connaître notamment qui va organiser les transports.
La création des métropoles et le changement des délégations de compétences risque de modifier ce transfert de voirie aux communautés urbaines

Projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement n°1965

Amendement

Article 16

Présenté par M. Jean-Pierre Marcon

Supprimer les alinéas 18 et 19.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il semble judicieux d'attendre la réforme des collectivités territoriales et de connaître notamment qui va organiser les transports. La création des métropoles et le changement des délégations de compétences risque de modifier ce transfert de voirie aux communautés urbaines

Projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement n°1965

Amendement

Présenté par M. Jean-Pierre Marcon

**ARTICLE ADDITIONNEL
APRÈS L'ARTICLE 19**

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié:

1/ le 1° de l'article L2333-64 est complété par les mots:

"ou dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées touristiques au sens de l'article L 133-11 du code du tourisme."

2/ Après le 5ème alinéa de l'article L 2333-67, il est inséré un alinéa ainsi rédigé:

"Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées; communes touristiques au sens de l'article L 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2%."

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agirait:

1/ Pour les communes touristiques de moins de 10 000 habitants, ou appartenant à un groupement de communes classés d'être autorisés à instituer le versement transport.

2/ Pour les communes de plus de 10 000 habitants qui ont institué le versement transport d'en majorer le taux qui est aujourd'hui déterminé par la seule population permanente.

Cette majoration permettra aux communes concernées de financer plus facilement des dessertes supplémentaires pendant les périodes de forte fréquentation touristique

Projet de loi portant Engagement National pour l'Environnement n° 1965

Amendement
Présenté par M. Jean-Pierre MARCON

ARTICLE21

Compléter l'alinéa 22 par les mots :

"ainsi que de la classe d'émission euro du véhicule".

EXPOSÉ SOMMAIRE

La modulation évoquée dans cet article 21 section 3 pourrait intégrer également des critères de performance environnementale comme elle le fait pour le fret routier.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement
(n°1965)

Amendement

présenté par les députés André Chassaigne, Marc Dolez, Pierre Gosnat et Daniel Paul.

Article 22 quater

Supprimer cet article.

Exposé sommaire

Les auteurs de cet amendement sont particulièrement réservés par rapport à l'expérimentation des péages urbains. Ils considèrent qu'une telle mesure est génératrice d'inégalités sociales et qu'il convient, au préalable, de mettre en place un pôle public national des transports afin de doter la France d'un outil économiquement, socialement et écologiquement performant.

PROJET DE LOI
Relatif à la l'Engagement national pour l'environnement

CD 720

AMENDEMENT

Présenté par MM. Yanick PATERNOTTE, Gérard GAUDRON, Didier GONZALES

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 16

« En outre, il conviendra de supprimer l'interdiction de trafic local en particulier sur les territoire du pôle de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly ».

EXPOSE SOMMAIRE

Il s'agit de constituer un schéma de transport cohérent et efficace, notamment sur le pôle de Roissy. Dans ce secteur, en effet, les usagers ne peuvent pas bénéficier de certaines dessertes de bus, ce qui crée des incompréhensions (certaines lignes déposent des passagers à l'arrêt mais ne peuvent pas en charger ou vice versa) et peut avoir un impact certain sur la durée du temps de parcours. En effet, à l'heure actuelle, ces ITL pénalisent les usagers et les collectivités locales à plusieurs titres :

les collectivités locales, qui participent au financement des transports, ne sont cependant pas à même de décider librement de l'opérateur ni du contenu du service lui-même. L'accès à l'emploi pour les plus défavorisés n'est donc pas optimisé;

- il existe aujourd'hui un véritable fossé entre le fonctionnement en Région parisienne et en province;
- les usagers sont directement touchés et défavorisés par ces interdictions de trafic local qui sont un frein à l'amélioration de la qualité du service. Instaurer de la concurrence permettrait d'innover, de gagner en productivité et en terme de qualité de service;
- la suppression des interdictions de trafic local permettrait de renforcer l'offre de transport pour les usagers, de restaurer la lisibilité du système, de mieux ajuster l'offre du transport à la demande et **d'assurer le développement des transports collectifs dans les zones territoriales en forte expansion.**

PROJET DE LOI
Relatif à la l'Engagement national pour l'environnement

CD 721

AMENDEMENT

Présenté par MM. Yanick PATERNOTTE, Yves ALBARELLO, Didier GONZALES

TITRE II TRANSPORTS
CHAPITRE I^{ER}

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 19

En vue de faciliter la desserte des aéroports internationaux de la région Île-de-France par des modes de transport alternatifs au véhicule léger personnel, le monopole des taxis parisiens institué dans leur ressort territorial par la voie réglementaire est aboli ».

EXPOSE SOMMAIRE

Aujourd'hui, le monopole des taxis parisiens s'avère totalement archaïque, reposant sur une réglementation qui ne répond plus ni aux besoins des taxis, ni à ceux des clients.

En effet, par exemple, le monopole des taxis parisiens sur le site aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle lèse, non seulement les taxis valdoisiens - en allant à l'encontre de la notion de « libre-concurrence » - mais également une clientèle en augmentation constante- clientèle de l'aéroport mais également clientèle parisienne - les taxis parisiens préférant les courses Roissy-Paris à celles, plus courtes, à l'intérieur de la capitale.

Aussi, il s'avère urgent, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue purement pratique, de supprimer cette réglementation devenue absurde – qui, en outre, s'est vue renforcée par l'article 62 de la loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002, article qui stipule que « les taxis ne peuvent stationner dans des lieux que si les conducteurs peuvent apporter la preuve, en cas de contrôle, qu'ils stationnent dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable, ainsi que dans celles faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune ».

PROJET DE LOI
Relatif à la l'Engagement national pour l'environnement

CD 722

AMENDEMENT

Présenté par M. Yanick PATERNOTTE

TITRE II TRANSPORTS
CHAPITRE III Mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route
pour le transport de marchandises

ARTICLE ADDITIONNEL
APRÈS L'ARTICLE 22 *BIS*

La loi n°97-135 du 13 février 1997 est ainsi modifiée :

Le premier alinéa de l'article 1 est complété par la phrase suivante : « Un réseau orienté fret est constitué à partir d'axes performants de circulation qui bénéficient d'investissements prioritaires de l'État.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les discussions en Commission Mixte Paritaire du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ont abouti à la suppression de toute référence à un « réseau à priorité fret ». Depuis, l'État a présenté en septembre 2009 l'Engagement national pour le fret ferroviaire, dans lequel RFF s'engage à créer un « réseau orienté fret », expression conforme aux notions européennes, et plus juste que « réseau à priorité fret » car elle n'atténue aucune priorité du trafic voyageurs.

Sa consécration législative, par la loi statutaire de Réseau ferré de France (RFF) est importante. Il s'agit de marquer par cette notion la volonté publique d'offrir un service de qualité au transport ferroviaire de marchandises sur ces lignes, qui ne sont pas toutes, et de loin, de grands axes de transport de voyageurs.

L'amélioration continue de la qualité de l'offre apportera de la confiance aux chargeurs, permettra une juste rémunération du service, favorisera l'augmentation des volumes. Il s'agit bien de continuer à rompre avec la spirale dépressive que l'on connaît depuis plus d'une décennie sur le fret ferroviaire français : faible niveau de revenus et médiocre qualité de prestation.

C'est pourquoi RFF propose, sur les lignes de la carte du réseau orienté fret, de s'engager sur l'amélioration de l'offre de sillons, en fonction des besoins des clients. Élément de politique publique comme levier de relance du fret, le « réseau orienté fret » est d'abord un engagement commercial de RFF vis-à-vis de ses clients. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il est repris dans le contrat de performance conclu entre l'Etat et RFF.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

AMENDEMENT

présenté par

M. Éric DIARD, M. Jean-Pierre DECOOL, M. François GROSDIDIER, M. Thierry LAZARO,
M. Eric STRAUMANN, M. Patrick BALKANY

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 19bis

Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Après l'article 529-11, il est inséré les dispositions suivantes :

Section II ter. Dispositions applicables aux contraventions en matière de stationnement payant

« *Art. 529-12.* - Pour les contraventions en matière de stationnement payant, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction passée entre le contrevenant et l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales.

« *Art. 529-13.* - La transaction est réalisée par le versement d'une redevance forfaitaire instituée par l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 et du 2° de l'article L. 2122-22 du code général des collectivités territoriales. Le montant de la redevance forfaitaire ne peut être inférieur au montant de l'amende forfaitaire prévue pour les contraventions de la première classe et ne peut excéder 2,5 fois ce montant.

« Ce versement est effectué entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction ou, dans les quinze jours à compter de cette constatation, auprès du service indiqué dans la proposition de transaction apposée sur le véhicule ou remise en mains propres au contrevenant.

« A défaut d'un versement effectué selon ces modalités, la proposition de transaction est adressée par courrier au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Il est alors ajouté à la somme due le montant des frais de constitution de dossier. Le paiement doit être réalisé auprès du service indiqué dans la proposition de transaction dans un délai de quarante-cinq jours à compter de cet envoi. Ce délai est porté à soixante jours en cas de paiement par télépaiement.

L'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales peut demander aux services de l'État d'adresser, pour son compte, la proposition de transaction au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas la constatation de l'infraction doit être automatisée et les données d'immatriculation et d'infraction devront être transmises par voie dématérialisée aux services de l'État, dans des conditions fixées par décret.

« *Art. 529-14.* - Le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule, dans le délai de quarante-cinq jours à compter de

l'envoi de la proposition de transaction, une protestation auprès de l'autorité publique en charge du stationnement payant sur voirie. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au Ministère public.

« *Art. 529-15* .- A défaut de paiement ou de protestation dans les délais mentionnés aux articles 529-13 et 529-14, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'autorité publique compétente au ministère public, et le titulaire du certificat d'immatriculation ou l'une des personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L.121-2 du code de la route devient alors redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée au profit du Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

« *Art. 529-16* .- La réclamation contre l'avis d'amende forfaitaire majorée prévue par l'article 530 n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. »

2° Au premier alinéa de l'article 530 du même code, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5 ou à l'article 529-15 ».

3° Au premier alinéa de l'article 530-1 du même code, après les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa de l'article 529-5 », sont ajoutés les mots : « ou de l'article 529-14, ».

4° Le deuxième alinéa de l'article 707-1 du même code est complété par la phrase suivante :

« Les comptables directs du Trésor en charge du recouvrement des amendes bénéficient d'un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules ou du système d'immatriculation des véhicules. ».

– Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1°. L'article L. 2213-6 est complété par les trois alinéas suivants :

« Est instituée une redevance forfaitaire telle que mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale, exigible du contrevenant en cas de non paiement ou de paiement insuffisant des droits précités relatifs au stationnement payant sur la voie publique.

« La gestion du stationnement payant sur la voie publique peut être confiée par convention à une personne morale de droit public ou privé dans le respect des règles de mise en concurrence propres à chaque catégorie de contrat. Cette convention ne peut pas avoir pour objet ou pour effet de dessaisir le maire des attributions qui lui sont dévolues par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 et en particulier la fixation des droits et redevances précités de stationnement.

« Lorsque les communes gèrent le stationnement payant sur voirie en régie directe, les recettes de stationnement payant sont encaissées par un régisseur de recettes ».

2°. L'article L. 2333-87 est complété par l'alinéa suivant :

« La délibération établissant les tarifs de stationnement détermine également le montant de la redevance forfaitaire qui est due par le contrevenant en cas de non-paiement de la redevance de stationnement, conformément aux dispositions des articles 529-12 à 529-16 du code de procédure pénale. »

3°. Après l'article L. 2333-87, il est inséré un article L.2333-87-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2333-87-1* - 1° Le montant des redevances et des redevances forfaitaires mentionnées à l'article L. 2333-87 et, le cas échéant, celui des frais de constitution du

dossier, est acquis à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent en vertu de l'article L.2333-87 du présent code.

« Dans le cas où la proposition de transaction mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale a été adressée au contrevenant par l'État, agissant pour le compte de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent, une fraction du montant de la transaction correspondant aux frais de constitution du dossier reste acquise à l'État selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

« La commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte compétent transmet à l'État l'information concernant le montant des redevances forfaitaires encaissées, quelles que soient les modalités choisies pour la gestion du stationnement payant sur voirie, selon une fréquence et des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

2° Par dérogation au 1° du présent article, une partie du produit brut des redevance forfaitaires perçues par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes dont le siège est situé en région d'Île-de-France, quelles que soient les modalités choisies pour leur encaissement, est reversé à la région d'Île-de-France qui en reverse la moitié au Syndicat des Transports d'Île-de-France, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.»

4° L'article L. 2321-2 est complété comme suit :

« 33° les dépenses occasionnées par l'application du 2° de l'article L. 2333-87-1. »

5° Au dernier alinéa de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « par des agents de la ville de Paris placés sous l'autorité du préfet de police », sont ajoutés les mots : « ou, en matière de stationnement payant sur voirie, par des agents des personnes morales de droit public ou privé auxquelles la gestion du stationnement payant sur voirie a, le cas échéant, été confiée, agréés par le Préfet de police. »

6° A l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un dernier alinéa ainsi rédigé :

« Sur les voies et portions de voies mentionnées aux deuxième et quatrième alinéas du présent article, la redevance forfaitaire prévue par l'article 529-13 du code de procédure pénale est établie après avis conforme du préfet de police. »

7° Au deuxième alinéa du 6° de l'article L. 1617-5, il est ajouté la phrase suivante : « Il comprend notamment un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules ou du système d'immatriculation des véhicules ».

– Le code de la route est ainsi modifié :

1° L'article L. 130-4 est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° Les agents des personnes morales de droit public ou privé chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie, agréés par le préfet, ou à Paris, par le préfet de police ; »

2° Le I de l'article L. 330-2 est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° Aux comptables directs du Trésor. Les personnes morales de droit public ou privé, chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues par l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, obtiennent communication de l'identité et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dès lors qu'elles ont pour seul but de lui adresser un formulaire de redevance forfaitaire constatant une infraction à la réglementation sur le stationnement payant, par l'intermédiaire d'un

serveur national mis en place par les services de l'État selon des modalités fixées par arrêté conjoint du ministre des finances et du Ministre de l'intérieur.»

IV. Le 4ème alinéa de l'article 1-1 de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France, est ainsi rédigé :

« 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales, ainsi que la moitié du montant des redevances forfaitaires perçues par les communes, établissements publics de coopération territoriale et syndicats mixtes au titre du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues au 2° de l'article L. 2333-87-1 du même code. »

V. Disposition transitoire : Sans préjudice de l'application de l'article 529-13 du code de procédure pénale et des articles L. 2213-6 et L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le montant de la redevance forfaitaire prévue à l'article 529-13 du code de procédure pénale, applicable par défaut à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions, est fixé par décret en Conseil d'État.

VI. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application :

1° Des dispositions résultant du 1° du I du présent article, conformément aux dispositions de l'article 530-3 du code de procédure pénale ;

2° Des dispositions résultant des 1° au 6° du II du présent article ;

3° Des dispositions résultant du IV du présent article.

VII. Les dispositions des sections I à V du présent article entrent en vigueur le 1er janvier 2011

EXPOSÉ SOMMAIRE

Tout d'abord, cet amendement est la reprise d'une proposition du Comité Opérationnel 7 du Grenelle de l'Environnement, relatif aux transports urbains et périurbains.

L'amendement vise à améliorer le traitement des infractions mis en oeuvre en cas de manquement par les automobilistes aux obligations liées au stationnement payant sur voirie et de renforcer la maîtrise des collectivités locales sur le dispositif général du stationnement payant, pour en faire un instrument au service de leur politique de déplacements.

L'objectif est d'étendre au stationnement payant sur voirie, qui relève aujourd'hui du régime des contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comparable à celui qui existe pour les infractions commises en matière de transports publics (pour les transports urbains notamment).

Le dispositif proposé offrira au contrevenant à l'obligation d'acquitter la redevance de stationnement, la possibilité de régler, par la voie d'une transaction, une redevance forfaitaire auprès de l'autorité compétente.

En pratique, les dispositions prévues par cet amendement remplaceront l'amende forfaitaire actuelle de 11 euros, de nature pénale par une redevance forfaitaire.

L'instauration de la redevance forfaitaire, ainsi que son tarif, seront décidés pour les emplacements de stationnement payant, par le maire, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports urbains. Le dispositif a en effet vocation à s'appliquer quel que soit le fondement juridique qui a présidé à l'instauration du stationnement payant, qu'il soit issu du pouvoir de police du maire (L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales) ou d'une compétence de gestion domaniale (article L. 2333-87 du même code).

La proposition de transaction portant sur le règlement de la redevance forfaitaire sera communiquée au titulaire du certificat d'immatriculation par apposition sur le véhicule ou par notification au moyen d'un courrier. Dans ce dernier cas, des frais de constitution de dossiers seront demandés en supplément et le paiement devra être effectué en quarante-cinq jours à compter de la date d'envoi.

En cas d'échec de la transaction (non-paiement dans les délais imposés), l'officier du ministère public émettra une amende forfaitaire majorée qui sera adressée au titulaire de la carte grise. Le recouvrement et la contestation de cette amende se feront dans le cadre du droit commun en vigueur qui régit les amendes pénales, son produit restant acquis à l'État.

Les collectivités compétentes en matière de stationnement payant percevront les redevances forfaitaires qu'elles auront instaurées, au même titre que les redevances de stationnement.

Il s'agit de donner la possibilité aux collectivités locales compétentes en matière de stationnement payant, de déterminer le montant de la redevance forfaitaire, dans la limite d'un plafond fixé par la loi. Cette limite aura pour buts à la fois de garantir la proportionnalité de la sanction à la faute commise par le contrevenant et de conserver un attrait financier à la proposition de transaction. Cet attrait financier, ainsi que la dépénalisation d'une partie du processus mis en oeuvre en cas de manquement, doivent permettre une baisse des contestations devant le ministère public.

Néanmoins, le montant de la redevance forfaitaire devra être encadré en prenant en compte le fait que l'amende forfaitaire majorée qui sera réclamée en l'absence de versement restera à 33 € (afin de continuer à différencier le stationnement payant du stationnement gênant) ;

dès lors et afin de maintenir un effet de seuil entre la phase amiable et la phase contentieuse, le montant maximum de cette redevance ne pourra excéder 22, voire 25 €.

Ces dispositions permettront, sans préjudice des compétences de police du maire, le recours à des modes de gestion autres que la régie directe par les communes ou les groupements de communes pour le stationnement payant sur voirie, y compris la Ville de Paris, spécialement en ce qui concerne la constatation des contraventions et le recouvrement des redevances forfaitaires.

Le texte prévoit que les collectivités locales qui le souhaitent, pourront demander aux services de l'État d'effectuer pour leur compte les tâches de gestion des propositions de transaction (interrogation du fichier national des immatriculations, confection et envoi des propositions de transaction, encaissement, suivi des paiements, envoi des procès verbaux impayés au ministère public).

Cet amendement prévoit des dispositions spécifiques qui permettront de conserver le principe de reversement au Syndicat des Transports d'Île-de-France et à la Région Île-de-France d'une partie des ressources tirées du stationnement payant dans cette même région.

Le droit de communication des comptables directs du Trésor est complété, pour leur ouvrir l'accès au fichier national des immatriculations.

Les dispositions prévues par cet amendement n'entreront en vigueur qu'à compter du 1^{er} janvier 2011, ceci afin de permettre aux collectivités locales compétentes en matière de stationnement payant de se préparer à la mise en place de la réforme. Ce délai sera mis à profit pour rédiger les décrets d'application qui, compte tenu de l'importance du projet, et de l'intérêt qu'il présente pour les collectivités territoriales, feront l'objet d'une large concertation.

A titre transitoire, le montant de la redevance forfaitaire applicable au 1er janvier 2011 sera fixé par décret en Conseil d'État, jusqu'à fixation définitive par l'autorité compétente.

**PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR
L'ENVIRONNEMENT (n° 1965)**

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE 19 bis

A l'alinéa 24, après le mot :

«individuel» ,

ajouter les mots :

« ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de rendre obligatoire, pour les nouvelles constructions d'immeubles à usage d'habitation ou d'immeubles à usage tertiaire, ainsi que pour les aménagements de parkings souterrains des immeubles tertiaires existants, la création de stationnements sécurisés pour les vélos, de type garage à vélos. Cette mesure semble nécessaire afin de favoriser le développement des modes de déplacement doux et peu polluants qui peut se trouver freinée par la crainte du vol de vélo à son domicile ou sur son lieu de travail. Pour les immeubles non-tertiaires disposant de places de stationnement, un tel équipement peut être mis à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des copropriétaires sur simple demande d'au moins un des copropriétaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 725

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT (n° 1965)

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE 19 bis

A l'alinéa 17, après le mot:

« rechargeables » ,

ajouter les mots :

« ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de rendre obligatoire, pour les nouvelles constructions d'immeubles à usage d'habitation ou d'immeubles à usage tertiaire, ainsi que pour les aménagements de parkings souterrains des immeubles tertiaires existants, la création de stationnements sécurisés pour les vélos, de type garage à vélos. Cette mesure semble nécessaire afin de favoriser le développement des modes de déplacement doux et peu polluants qui peut se trouver freinée par la crainte du vol de vélo à son domicile ou sur son lieu de travail. Pour les immeubles non-tertiaires disposant de places de stationnement, un tel équipement peut être mis à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des copropriétaires sur simple demande d'au moins un des copropriétaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 726

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR
L'ENVIRONNEMENT (n° 1965)

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE 19 bis

A l'alinéa 14, après le mot:

« hybrides » ,

ajouter les mots :

« ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de rendre obligatoire, pour les nouvelles constructions d'immeubles à usage d'habitation ou d'immeubles à usage tertiaire, ainsi que pour les aménagements de parkings souterrains des immeubles tertiaires existants, la création de stationnements sécurisés pour les vélos, de type garage à vélos. Cette mesure semble nécessaire afin de favoriser le développement des modes de déplacement doux et peu polluants qui peut se trouver freinée par la crainte du vol de vélo à son domicile ou sur son lieu de travail. Pour les immeubles non-tertiaires disposant de places de stationnement, un tel équipement peut être mis à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des copropriétaires sur simple demande d'au moins un des copropriétaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 727

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT (n° 1965)

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE 19 bis

Compléter l'alinéa 11 par les mots:

« ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de rendre obligatoire, pour les nouvelles constructions d'immeubles à usage d'habitation ou d'immeubles à usage tertiaire, ainsi que pour les aménagements de parkings souterrains des immeubles tertiaires existants, la création de stationnements sécurisés pour les vélos, de type garage à vélos. Cette mesure semble nécessaire afin de favoriser le développement des modes de déplacement doux et peu polluants qui peut se trouver freinée par la crainte du vol de vélo à son domicile ou sur son lieu de travail. Pour les immeubles non-tertiaires disposant de places de stationnement, un tel équipement peut être mis à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des copropriétaires sur simple demande d'au moins un des copropriétaires.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)**Amendement**

Présenté par M. Serge Letchimy et les membres du groupe SRC

Article 16 bis

À la première phrase de l'alinéa 3, après la première occurrence du mot « transport », rédiger ainsi la fin de l'alinéa :

« dont la structure juridique est définie dans le cadre d'une concertation avec les autorités territoriales existantes. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 73 alinéa 3 autorise les départements et régions d'outre mer, pour « *tenir compte de leurs caractéristiques et contraintes particulières* » à adapter les lois et règlements dans leurs domaines de compétence, ou à fixer ses règles s'ils y ont été habilités par la loi.

La question des transports est une de ces compétences dont la mise en jeu se heurte à la situation particulière de la Martinique et à l'enchevêtrement de lieux compétences dont la multiplicité affecte la cohérence du transport public.

Aussi l'article 16 bis du projet adopté par le Sénat constitue-t-il une initiative utile à la définition d'un cadre cohérent d'autant plus qu'il s'inscrit dans la logique des compétences du conseil général et son implantation départementale.

Ainsi, le principe de l'unicité d'une autorité organisatrice unique de transport retenu par son alinéa 3 n'est-il pas remis en cause. L'amendement vise à atténuer la règle de la substitution par le recours à des sous-périmètres fonctionnels.

L'amendement propose enfin que la structure juridique de cette autorité soit définie dans le cadre d'une concertation avec les autorités territoriales existantes.

Cette démarche a pour objet de donner de la cohérence au cadre de gestion du transport, de mieux satisfaire les intérêts des usagers et les conditions de mise en route d'un service public des transports respectueux de l'environnement.

Enfin il est proposé de supprimer au premier alinéa la durée de deux ans, celle-ci découlant naturellement du contenu de la loi organique du 21 février 2007.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)**Amendement**

Présenté par M. Serge Letchimy et les membres du groupe SRC

Article 16 bis

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« Une autorité organisatrice unique de transport. Cette autorité met en place un périmètre unique de transport se substituant à tous les périmètres de transport existants. Ce périmètre pourra comporter des sous-périmètres fonctionnels. Cette autorité est compétente en matière de transport terrestre intérieur et public de personnes. Elle se voit attribuer les compétences d'organisation du transport maritime intérieur. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 73 alinéa 3 autorise les départements et régions d'outre mer, pour « *tenir compte de leurs caractéristiques et contraintes particulières* » à adapter les lois et règlements dans leurs domaines de compétence, ou à fixer ses règles s'ils y ont été habilités par la loi.

La question des transports est une de ces compétences dont la mise en jeu se heurte à la situation particulière de la Martinique et à l'enchevêtrement de lieux compétences dont la multiplicité affecte la cohérence du transport public.

Aussi l'article 16 bis du projet adopté par le Sénat constitue-t-il une initiative utile à la définition d'un cadre cohérent d'autant plus qu'il s'inscrit dans la logique des compétences du conseil général et son implantation départementale.

Ainsi, le principe de l'unicité d'une autorité organisatrice unique de transport retenu par son alinéa 3 n'est-il pas remis en cause. L'amendement vise à atténuer la règle de la substitution par le recours à des sous-périmètres fonctionnels.

L'amendement propose enfin que la structure juridique de cette autorité soit définie dans le cadre d'une concertation avec les autorités territoriales existantes.

Cette démarche a pour objet de donner de la cohérence au cadre de gestion du transport, de mieux satisfaire les intérêts des usagers et les conditions de mise en route d'un service public des transports respectueux de l'environnement.

Enfin il est proposé de supprimer au premier alinéa la durée de deux ans, celle-ci découlant naturellement du contenu de la loi organique du 21 février 2007.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par Armand Jung, Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat, Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot, Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhel, et les membres du groupe SRC

ARTICLE 16

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« 2° *quater* Le 6° du I de l'article L. 5215-20-1 est complété par les mots : « à ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement entend donner compétence aux communautés urbaines pour organiser un service de mise à dispositions de vélos en libre-service.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par Armand Jung, Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Françoise Pérol-Dumont, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat, Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot, Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinhel, et les membres du groupe SRC

ARTICLE 16

Après l'alinéa 10, insérer les deux alinéas suivants :

1° « a) Le b) du 2° du I de l'article L.5215-20 est complété par les mots : « à ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ; » ;

2° « b) Il est ajouté un IV ainsi rédigé : ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement entend donner compétence aux communautés urbaines pour organiser un service de mise à dispositions de vélos en libre-service.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 ter

À l'alinéa 10, substituer aux mots :

« Réseau ferré de France »,

les mots :

« les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ferroviaire ou guidé ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans sa rédaction actuelle, telle qu'elle résulte du texte adopté par le Sénat le 8 octobre 2009, le projet de loi *portant engagement national pour l'environnement*, cet article prévoit la possibilité d'instituer une taxe forfaitaire sur la plus-value des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transport, afin de concourir à leur financement

Considérant qu'il ne serait pas logique de soumettre à cette taxe les cessions réalisées par Réseau ferré de France (RFF), dont la mission est justement de réaliser, de réaménager et de moderniser les équipements et infrastructures du réseau ferré national au financement desquels le produit de cette taxe doit concourir, le 4° du II du nouvel article 1531 du code général des impôts exclut du champ de cette taxe les terrains et bâtiments vendus par RFF.

Il convient cependant d'étendre cette mesure à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ferroviaire ou guidé, qui participent par leurs apports aux côtés des financements publics à réunir les moyens nécessaires à la construction d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement et la modernisation des infrastructures existantes. Cette extension à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure de transport collectif ferroviaire ou guidé vise en outre à assurer le respect du principe d'égalité devant l'impôt.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

<i>Commission</i>	
<i>Gouvernement</i>	

AMENDEMENT N°*présenté par M. Serge Grouard, rapporteur*

ARTICLE 16 BIS

Rédiger ainsi cet article :

Après l'article 30-2 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un chapitre III ter ainsi rédigé :

« Chapitre III ter – Désignation d'une autorité organisatrice de transport unique et délimitation d'un périmètre unique de transports dans les départements et régions d'outre-mer.

« Article 30-3. « Pour l'application des dispositions des chapitres II à III du titre II et de l'article 48-4, il peut être désigné, dans les départements et régions d'outre mer, une autorité organisatrice de transports unique, et défini un périmètre unique de transport qui se substitue à tous les périmètres de transports urbains existants et couvre l'ensemble du territoire de ces collectivités.

« En Guadeloupe, en Martinique et en Guyane, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transport délimité, par décret, après avis conforme du congrès des élus départementaux et régionaux, du conseil général et du conseil régional, délibérant dans les conditions prévues aux articles L.5915-1 à L. 5915-3 du code général des collectivités territoriales.

« A La Réunion, l'autorité organisatrice de transports unique est désignée, et le périmètre unique de transport délimité, par décret, après avis conforme du conseil général et du conseil régional.

« L'autorité organisatrice de transports unique ainsi désignée peut déléguer l'exercice de tout ou partie de sa compétence à un établissement public de coopération intercommunale compétent dans les conditions prévues à l'article L.5210-4 du code général des collectivités territoriales.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un constat global peut être dressé sur les déplacements dans les départements d'outre-mer : la prépondérance de l'utilisation de la voiture individuelle sans que les infrastructures routières ne soient forcément bien adaptées, le développement embryonnaire de l'offre de transports collectifs, entraînent la multiplication des points d'engorgement.

La situation particulière des régions d'outre-mer et notamment le nombre d'autorités organisatrices des transports affectent la mise en œuvre de projets importants ou innovants. Cette situation affecte aussi la mise en place de nouveaux modes de transport notamment en ce qui concerne le transport maritime.

Dans la perspective d'une diminution de l'utilisation des hydrocarbures, d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, des pollutions atmosphériques, il est nécessaire de développer et d'encourager la mise en œuvre d'une politique de déplacements plus efficace outre-mer, notamment en favorisant le développement de l'offre de transports collectifs qui souffre de retard important face à la voiture individuelle.

En matière d'organisation des transports, les communes, le département et la région se partagent l'exercice des compétences, la commune étant en charge des transports urbains, le département, des transports interurbains et scolaires et la région, de tout projet d'intérêt régional.

L'État s'est engagé dans la loi Grenelle I (art. 12) à prendre des mesures d'adaptation de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs pour tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer.

L'amendement qui vous est présenté propose d'insérer un nouveau chapitre dans la loi d'orientation des transports intérieurs afin que puisse être désignée dans chacun des DOM/ROM une autorité organisatrice de transports unique et délimité un périmètre unique de transports.

Cette autorité, désignée en accord avec les élus locaux, pourra déléguer l'exercice des ces compétences aux autorités locales les plus à même de les gérer localement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

<i>Commission</i>	
<i>Gouvernement</i>	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 17

À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« du débranchement vers Clichy-Montfermeil du tramway Aulnay-Bondy »,

les mots :

« de la nouvelle branche du tram-train T4 en Ile-de-France jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ».

Exposé des motifs

Amendement rédactionnel

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

<i>Commission</i>	
<i>Gouvernement</i>	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 bis

À l'alinéa 13, supprimer les mots :

« ainsi que les modalités de raccordement au réseau public d'électricité »

Exposé sommaire

Il n'y a pas de raison objective de prévoir au niveau réglementaire des modalités (techniques et financières) de raccordement spécifiques pour les infrastructures de recharge. Celles-ci doivent être raccordées selon les procédures standards prévues dans la réglementation actuelle. Toutefois, si des dispositions techniques spécifiques s'avéraient nécessaires, elles pourront être précisées dans une documentation technique.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 bis

I – Rédiger ainsi l'alinéa 17 :

« Art. 24-5. – Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet. »

II – Supprimer l'alinéa 18.

Exposé sommaire

Cet amendement vise tout d'abord à préciser que les emplacements de stationnement concernés sont à usage privatif, afin de viser non seulement les lots privatifs de stationnement, mais aussi les emplacements qui sont des parties communes assorties d'un droit d'usage privatif.

Cet amendement prévoit ensuite que l'accès aux emplacements de stationnement concernés doit être sécurisé, afin d'éviter les risques de vandalisme, de stationnement de véhicules « ventouses » rendant impossible l'utilisation des installations de recharge par les copropriétaires qui les ont financées, et de vol d'électricité par des personnes extérieures à la copropriété.

De plus, cet amendement vise ensuite à élargir le champ d'application du dispositif, en envisageant le cas où l'immeuble ne dispose ni des installations électriques intérieures collectives permettant la recharge des véhicules électriques, ni d'installations individuelles, et celui où l'immeuble est doté d'un installations électriques intérieures collectives mais dépourvu d'installations individuelles.

Cet amendement étend également le champ d'application du dispositif en imposant une inscription de droit de la question à l'ordre du jour, même en l'absence de demande d'un copropriétaire.

En outre, cet amendement prévoit l'inscription de la question des travaux et des conditions de gestion ultérieure des installations électriques intérieures permettant la recharge des véhicules électriques à l'ordre du jour, et la présentation des devis à l'assemblée générale, puisqu'il appartient à cette dernière et non au syndic de choisir entre les différents devis.

Enfin, cet amendement supprime la mise en concurrence obligatoire des prestataires, puisqu'une obligation générale de mise en concurrence est déjà prévue par l'article 21 alinéa 2 de la loi de 1965. Cet amendement supprime également la précision que le devis retenu l'est à la majorité de l'article 25, puisque l'article 25 l) modifié par l'article 19 bis VI du projet de loi portant engagement national pour l'environnement prévoit déjà le vote des travaux concernant la recharge électrique des véhicules à la majorité de l'article 25.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 BIS

I – Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« I. - Après l'article L. 2224-36 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2224-37 ainsi rédigé : »

II – À l'alinéa 2 :

1°) Supprimer les mots : « dans le cadre de l'exercice de leurs compétences facultatives et ».

2°) Compléter l'alinéa par les mots : « ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. L'exploitation comprend notamment l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation des infrastructures de charge ».

III – À l'alinéa 3 :

1°) Substituer au mot : « déléguer », le mot : « transférer ».

2°) Après le mot : « serre », insérer les mots : « aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L 2224-31, »

III – Supprimer l'alinéa 4.

Exposé sommaire

Cet amendement vise d'abord, dans l'alinéa 1, à inciter à la mise en place d'un service global, incluant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, sans isoler la fourniture d'électricité de l'ensemble de la prestation permise par ces infrastructures. En effet, en termes économiques, le coût de l'électricité est marginal par rapport au coût d'amortissement de l'infrastructure.

Cet amendement vise ensuite, dans l'alinéa 2, à introduire les autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité parmi les personnes morales susceptibles de se voir transférer la compétence en objet. Il semble qu'il s'agissait d'un oubli dans l'amendement soumis au vote du Sénat.

Cet amendement vise par ailleurs à corriger une erreur rédactionnelle de l'amendement soumis au vote du Sénat, en substituant dans l'alinéa 1 le mot « transférer » au mot « déléguer ». La notion de délégation de compétence est en effet contraire aux règles de l'intercommunalité qui reposent sur la notion de transfert de compétence. Les implications juridiques et financières ne sont pas les mêmes.

Cet amendement comporte enfin deux modifications rédactionnelles, qui n'en réduisent pas la portée. D'une part, au début de l'alinéa 1, la mention « Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences facultatives » est supprimée. En effet, la notion de compétence facultative n'est à ce jour pas explicitement définie par la norme et ne correspond pas à la pratique de l'écriture normative. Elle est redondante avec le terme « peuvent » figurant dans la même phrase. D'autre part, l'alinéa 3 est supprimé. En effet, le fait de préciser que les communes peuvent choisir de gérer le service dont il est question en régie ou le déléguer pourrait prêter à confusion en donnant l'impression que le mode de gestion possible est dérogatoire au droit commun dans le domaine des infrastructures de charge pour les véhicules hybrides ou électriques alors même que la possibilité de recourir à l'ensemble des modes de gestion directe ou indirecte est offerte de façon générale aux communes comme à toutes les collectivités territoriales, quel que soit le domaine dans lequel elles interviennent.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 bis

Rédiger ainsi l'alinéa 20 :

« I) L'installation ou la modification des installations électriques intérieures permettant l'alimentation des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides, ainsi que la réalisation des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules »

Exposé sommaire

Cet amendement vise tout d'abord à préciser que l'assemblée générale ne peut voter de travaux que sur les installations électriques intérieures collectives de distribution d'électricité, interne au syndicat, et non sur le réseau public, propriété de l'autorité organisatrice du service public de distribution d'électricité.

Cet amendement prévoit ensuite de supprimer la référence aux emplacements de stationnement couverts, ce qui réduit trop fortement le champ d'application du dispositif. En revanche, les emplacements concernés doivent être d'accès sécurisé, pour éviter les risques de vandalisme, de stationnement de véhicules « ventouses » rendant impossible l'utilisation des installations de recharge par les copropriétaires qui les ont financées, et de vol d'électricité par des personnes extérieures à la copropriété.

Cet amendement comporte également des modifications rédactionnelles, afin de clarifier le fait que tous les emplacements de stationnement sont concernés, et non uniquement ceux qui pourraient être dédiés aux véhicules électriques.

De plus, concernant les installations de recharge, cet amendement supprime le terme privatif, afin de tenir compte du fait que l'installation, accessoire de l'emplacement de stationnement, peut être partie privative d'un lot ou partie commune assortie d'un droit de jouissance privative.

Enfin, cet amendement prévoit que les installations doivent permettre un comptage individuel, afin que l'électricité nécessaire à la recharge soit répartie entre les copropriétaires en fonction de leur consommation réelle, et non en fonction des critères généraux de répartition des charges prévus par le règlement de copropriété en application de l'article 10 de la loi de 1965 précitée.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

<i>Commission</i>	
<i>Gouvernement</i>	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 21

Supprimer les alinéas 16 à 24

Exposé des motifs

L'article 21 prévoit d'étendre aux véhicules particuliers la modulation des péages en fonction de la pollution prévue pour les poids-lourds par la directive « eurovignette ».

Cette extension pose plusieurs difficultés.

En effet, la modulation des péages en fonction de la pollution suppose de pouvoir déterminer très rapidement la classe de pollution des véhicules au moment du péage. Or, contrairement aux poids-lourds, la plupart des véhicules particuliers ne sont pas équipés de badges de télépéage et, lorsqu'ils le sont, le badge n'est pas attaché au véhicule, mais peut être utilisé dans différents véhicules. Des lors, l'identification de la classe des véhicules ne peut se faire que manuellement, ce qui n'est pas compatible avec un écoulement fluide des trafics, soit imposerait, d'une part, une diffusion large de badges de télépéage et, d'autre part, des moyens techniques complexes de reconnaissance de correspondance entre badge et véhicules, conditions qui ne sont pas réunies à ce jour.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 quater

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« Six mois avant la fin de la première expérimentation mise en œuvre en application du présent article, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport d'évaluation portant sur les expérimentations de péage urbain en cours. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 quater

À l'alinéa 4, supprimer les mots :

« définies à l'article L.221-2 du code de l'environnement et »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 ter

À la dernière phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots :

« Dans le cas de l'État »,

les mots :

« Lorsqu'elle est instituée par l'État ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de rédaction

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 ter

Substituer à la deuxième phrase de l'alinéa 2, la phrase suivante :

« L'entrée en vigueur de la taxe, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de rédaction

ASSEMBLÉE NATIONALE

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 1965)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N°

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 ter

Substituer à la deuxième phrase de l'alinéa 5, la phrase suivante :

« Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 800 mètres d'une station de transports collectifs, créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre, ou de 1500 mètres d'une entrée de gare ferroviaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 16

Dans la première phrase de l'alinéa 7, substituer aux mots :

« création ou aménagement et entretien de voirie communautaire »,

les mots :

« création, aménagement et entretien de la voirie communautaire »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 16 *bis*

Compléter l'alinéa 3 par les mots :

« de la Martinique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision rédactionnelle.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 17

À l'alinéa 3, substituer aux mots :

« devront intervenir »,

les mots :

« sont publiés »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 18

Après le mot :

« compétence »,

insérer les mots :

« en matière de »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À l'alinéa 3, après le mot « énergie », substituer au signe :

« , »,

le mot :

« ou »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À la fin de l'alinéa 7, après le mot :

« rechargeables »,

supprimer les mots :

« dans une logique de substitution au trafic automobile à moteur thermique »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel, suppression d'une précision dépourvue de portée normative.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À l'alinéa 10, après le mot :

« dote »,

supprimer les mots :

« au moins »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À l'alinéa 11, après la 2^{ème} occurrence du mot :

« places »,

supprimer les mots :

« au moins »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À l'alinéa 17, substituer aux mots :

« d'un devis élaboré »,

les mots :

« de devis élaborés »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 *bis*

À l'alinéa 18, remplacer les mots :

« ce devis »,

par les mots :

« l'un de ces devis »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 19 bis

Rédiger ainsi l'alinéa 23 :

« Droit d'équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 20

À l'alinéa 15, après le mot :

« auprès »,

supprimer les mots :

« du service »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 21

A l'alinéa 9, après le mot :

« réduire »,

rédiger ainsi la fin de la phrase :

« les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale et d'améliorer la sécurité routière. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 21

À l'alinéa 21, substituer au mot :

« ou »,

le mot :

« et »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22

À l'alinéa 6, substituer aux mots :

« sont prononcés »,

les mots :

« est prononcé ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 *bis*

À la deuxième phrase de l'alinéa 6, substituer au mot :

« engendrées »,

le mot :

« générées ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 février 2010

« ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT » - (n° 1965)

AMENDEMENT

présenté par M. Serge Grouard, rapporteur

ARTICLE 22 *quater*

À l'alinéa 6, après le mot :

« véhicules »,

insérer les mots :

« terrestres à moteur ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement rédactionnel.

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 22 ter

Après la première phrase de l'alinéa 14 insérer la phrase suivante :

« Pour les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982, le taux de la taxe ne peut excéder 15 %, exception faite de la réalisation d'infrastructures ferroviaires pour lesquelles le taux de la taxe ne peut excéder 5 %.

Exposé sommaire

Cet article donne, hors Île-de-France, aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État la possibilité de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif. Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires. Il serait donc fondé de viser dans le dispositif les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui peuvent, assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'infrastructures de transport. Les syndicats mixtes SRU peuvent, en conséquence, réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 22 ter

Compléter la première phrase de l'alinéa 5 par les mots :

« ou, le cas échéant, par le syndicat mixte de transport mentionné à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 »

Exposé sommaire

Cet article donne, hors Île-de-France, aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État la possibilité de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif. Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires. Il serait donc fondé de viser dans le dispositif les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui peuvent, assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'infrastructures de transport. Les syndicats mixtes SRU peuvent, en conséquence, réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 22 ter

Compléter la première phrase de l'alinéa 4 par les mots :

« ou, le cas échéant, à celui du syndicat mixte de transport mentionné à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ».

Exposé sommaire

Cet article donne, hors Île-de-France, aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État la possibilité de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif. Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires. Il serait donc fondé de viser dans le dispositif les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui peuvent, assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'infrastructures de transport. Les syndicats mixtes SRU peuvent, en conséquence, réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.

Amendement

présenté par

présenté par Philippe Duron, Maxime Bono, Philippe Tourtelier, Jean-Paul Chanteguet, Catherine Coutelle, Philippe Plisson, Annick Lepetit, Jean Grellier, Christophe Caresche, Bernard Lesterlin, Armand Jung, Geneviève Gaillard, Claude Darciaux, Catherine Quéré, Jean-Luc Pérat Christophe Bouillon, Marie-Line Reynaud, Chantal Berthelot Frédéric Cuvillier, Albert Facon, Jean-Claude Fruteau, Joël Giraud, Conchita Lacuey, Philippe Martin, Arnaud Montebourg, André Vézinet, et les membres du groupe SRC

Article 22 ter

À l'alinéa 3, après le mot :

« voyageurs »,

insérer les mots :

« et les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ».

Exposé sommaire

Cet article donne, hors Île-de-France, aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État la possibilité de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif. Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires. Il serait donc fondé de viser dans le dispositif les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 qui peuvent, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'infrastructures de transport. Les syndicats mixtes SRU peuvent, en conséquence, réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.