

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

**Commission  
des affaires économiques, de  
l'environnement et du territoire**

– Suite de l'examen du projet de loi, modifié par le Sénat, de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n° 1442) (*M. Christian Jacob, rapporteur*).. 2

Mardi

19 mai 2009

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 57

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

**Présidence  
de M. Patrick Ollier**  
*Président*



La Commission a poursuivi l'examen, en deuxième lecture, sur le rapport de **M. Christian Jacob**, du projet de loi, modifié par le Sénat, de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n° 1442).

## CHAPITRE II : Urbanisme

### *Section 1 : Dispositions relatives aux objectifs*

**Article 7** : *Prise en compte du développement durable dans l'élaboration des documents d'urbanisme*

*La Commission examine l'amendement CE 269 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Les collectivités de moins de 50 000 habitants doivent aussi faire des efforts pour lutter contre l'effet de serre et les autres pollutions. Il convient donc de généraliser les « plans climat-énergie territoriaux ».

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement car il rendrait ces plans obligatoires et opposables.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 94 de M. Jean Dionis du Séjour.*

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'environnement, ce sont aussi les catastrophes climatiques. Depuis la première lecture, nous avons ainsi subi la tempête Klaus, qui a privé d'électricité plus de 1,7 million de foyers et qui a affecté d'autres fonctions stratégiques, comme la distribution d'eau et les télécommunications

Le Premier ministre a reconnu qu'il y avait une lacune juridique dans la définition des responsabilités en matière d'installation, de gestion et de mise en œuvre des groupes électrogènes.

Je propose donc que les maires établissent des plans communaux identifiant les points sensibles et stratégiques et que chacun de ces points soit ensuite doté d'un groupe électrogène de secours.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement car, outre qu'il aurait de lourdes conséquences financières, il me semble que l'établissement de tels plans doit relever de l'État et non des maires.

Cela étant, je comprends la préoccupation de M. Dionis du Séjour et je lui propose d'interroger le Gouvernement à ce propos lors du débat en séance publique.

**M. le président Patrick Ollier.** Cette bonne idée mérite plus de réflexion, mais je pense, comme le rapporteur, que sa mise en œuvre relève plutôt des services de l'État.

**M. André Chassaing.** À la suite de la tempête Klaus, nous avons demandé que l'on crée une commission d'enquête car il faut comprendre ce qui s'est passé et faire des propositions pour l'avenir.

**M. le président Patrick Ollier.** Notre commission n'est pas restée inactive puisqu'elle a confié un rapport d'information à Jean-Pierre Nicolas, qui doit rendre ses conclusions fin juin.

**M. André Chassaigne.** Je partage l'avis du rapporteur : il faut plutôt confier cela aux services de l'État et aux entreprises, notamment à EDF.

**M. Serge Letchimy.** En Martinique, nous sommes chaque année confrontés à deux ou trois tempêtes et, si le plan ORSEC est déclenché par le préfet, il s'appuie techniquement sur les maires. Il me semblerait donc utile de mobiliser leurs compétences également à titre préventif, comme le propose M. Dionis du Séjour.

**M. François Brottes.** Les services de distribution de l'électricité et de l'eau sont directement sous la responsabilité du maire. Pourquoi ne pas mettre à profit les plans communaux de sauvegarde pour répondre au souhait de notre collègue ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** En 1999, dans mon département, 302 communes sur 472 ont été privées d'électricité et de téléphone pendant plus d'un mois. L'idée de M. Dionis du Séjour me paraît donc très bonne : le maire a le pouvoir d'élaborer un plan local d'urgence, qui peut tout à fait prévoir l'implantation de groupes électrogènes. La rédaction de l'amendement n'étant toutefois pas satisfaisante, je vous propose de travailler encore la question, avec Mme Alliot-Marie.

**M. le président Patrick Ollier.** Je vous soutiendrai auprès de la ministre de l'intérieur.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Il importe de combler le vide juridique car on a constaté une certaine panique au sein des préfectures, comme chez EDF et les distributeurs d'eau.

**M. le secrétaire d'État chargé des transports.** Il appartient au préfet d'organiser tout cela.

*La Commission rejette l'amendement.*

*L'amendement CE 95 de M. Jean Dionis du Séjour est déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission examine l'amendement CE 567 de M. Jean-Yves Le Déaut.*

**M. Philippe Tourtelier.** Partant du constat que l'on grignote des terres agricoles pour créer des zones industrielles alors que les friches industrielles sont de plus en plus nombreuses, nous souhaitons que l'État soutienne les collectivités qui s'engagent dans des plans de résorption de ces friches.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Les contrats de site permettent de gérer cela de façon bien plus efficace sur le plan local plutôt que sur le plan national, comme on l'a vu à l'occasion des dernières restructurations militaires.

**M. François Brottes.** Vous méconnaissiez la réalité du terrain ! Les communes n'ont pas les moyens de réhabiliter des sites industriels orphelins, qui demeurent souvent inutilisables, voire dangereux. On ne peut donc pas régler les problèmes au cas par cas.

**M. le président Patrick Ollier.** L'expression « il soutiendra notamment » relève de la déclaration d'intention.

**M. François Brottes.** Il s'agit de poser un principe, les décrets précisant ensuite les modalités. Quant à la formule « l'État incitera », qui figure à l'article 7, elle ne me semble guère plus normative.

**M. Jean-Louis Gagnaire.** L'État ne soutient la résorption des friches que lorsqu'il existe un établissement public foncier. Pour leur part, les communes et les intercommunalités sont incapables de traiter tous les sites orphelins alors qu'ils seraient parfois fort utiles pour l'économie ou le logement.

*La Commission rejette l'amendement.*

*La Commission est saisie de l'amendement CE 568 de M. Jean-Yves Le Déaut.*

**M. Philippe Tourtelier.** Vous devriez approuver cet amendement, monsieur le rapporteur, puisqu'il ne rend le plan climat-énergie ni obligatoire, ni opposable.

**M. le rapporteur.** Votre amendement est trop restrictif : il ne porte que sur les régions, alors que la portée du premier alinéa de l'article 7 est beaucoup plus large.

*L'amendement est rejeté.*

*La Commission examine ensuite l'amendement CE 270 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Cet amendement inscrit la lutte contre le réchauffement climatique aux objectifs devant être pris en compte par le droit de l'urbanisme. Le climat est en effet un facteur de modification de la morphologie urbaine. Il ne suffit donc pas de s'occuper des maisons : il faut aussi s'occuper des agglomérations.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement car il est satisfait par l'article 8, qui pose très clairement que le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre.

*L'amendement est rejeté.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CE 172 de M. André Chassaing.*

*Puis elle examine deux amendements identiques, l'amendement CE 71 et l'amendement CE 271, respectivement de M. Philippe Tourtelier et de M. Yves Cochet.*

**M. François Brottes.** Il s'agit d'assurer partout une hiérarchisation des priorités d'usage des terres, même dans les territoires dépourvus d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT).

**M. le rapporteur.** Défavorable : comment hiérarchiser les priorités ? Selon quels critères ? On risquerait, soit de tomber dans le travers de l'établissement de listes, soit de fixer des contraintes trop strictes. L'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols est déjà très clairement inscrit dans le texte.

**M. François Brottes.** Les SCOT opèrent déjà une telle hiérarchisation. Mais des territoires entiers ne sont pas couverts par un SCOT. Nous voulons qu'ils soient quand même soumis à des règles.

**M. Yves Cochet.** S'agissant de l'urgence de conserver les espaces agricoles, je prendrai l'exemple de l'Île-de-France. En dépit des promesses du Président de la République de placer les préoccupations environnementales au premier rang de tous les projets d'urbanisme, on s'apprête à consacrer trois cents hectares du plateau de Saclay à l'étalement urbain et à la construction d'un aéroport, et, à Flins, de bonnes terres agricoles vont être sacrifiées à un fantasme de circuit de formule 1.

**M. le rapporteur.** L'élaboration d'un SCOT est le fruit d'une large discussion, qui permet aux collectivités d'établir leurs propres règles. L'amendement, par sa portée très générale, risque de contraindre les élus.

*Les deux amendements identiques sont **rejetés**.*

*La Commission examine ensuite l'amendement CE 615 de Mme Frédérique Massat.*

**Mme Frédérique Massat.** Les objectifs visés par l'article 7 doivent être définis dans le cadre d'une stratégie nationale résultant d'une large consultation et comprenant des indications quantitatives par région.

**M. le rapporteur.** Mon avis est défavorable, l'amendement étant satisfait par l'alinéa 3 de l'article 7, qui prévoit déjà une adaptation.

**Mme Frédérique Massat.** Mon amendement impose une concertation.

**M. le rapporteur.** Celle-ci est déjà prévue avec les collectivités territoriales.

**Mme Frédérique Massat.** Elles ne sont pas les seules à avoir leur mot à dire.

**M. le rapporteur.** On a tout intérêt à se rapprocher du terrain en confiant aux collectivités locales la mise en œuvre des objectifs.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, elle **rejette** ensuite l'amendement CE 272 de M. Yves Cochet, ainsi que l'amendement CE 97 de M. Jean Dionis du Séjour.*

*La Commission est saisie d'un amendement CE 173 de M. André Chassaigne.*

**M. André Chassaigne.** Cet amendement vise à étendre les prescriptions des documents d'orientation et de planification aux intercommunalités et aux bassins de vie. Selon l'INRA, en effet, le devenir des territoires ruraux dépend en grande partie des choix d'urbanisme.

**M. le rapporteur.** Il s'agit là d'une compétence des communes, que les intercommunalités n'exercent que par délégation de celles-ci.

**M. Serge Grouard.** Les documents d'orientation et de planification ne sont pas nécessairement établis à l'échelle de l'agglomération, certains SCOT dépassant largement cette échelle.

**M. Serge Letchimy.** J'aimerais savoir, monsieur le rapporteur, quel sens vous donnez au mot « agglomération » : une communauté d'agglomération, ce n'est pas la même chose qu'une communauté de communes. Les notions d'intercommunalité et de bassin de vie me semblent plus claires, car il s'agit de communautés de vie.

**M. Jean-Claude Lenoir.** J'approuve l'amendement de M. Chassaigne, mais ni la notion d'agglomération, ni celle de bassin de vie ne sont des notions juridiques. Il faudrait peut-être retenir la solution d'un EPCI doté de la compétence en matière d'urbanisme.

**M. le rapporteur.** Une solution de compromis consisterait à ne retenir que les intercommunalités, la notion de bassin de vie n'ayant aucune valeur juridique.

**M. Serge Grouard.** Certains SCOT ne relèvent pas d'un EPCI. La solution la plus simple serait de supprimer la référence à l'« agglomération ».

**M. le rapporteur.** En matière d'urbanisme, les communes peuvent transférer leur compétence à des intercommunalités mais, je le répète, la notion de bassin de vie n'a pas de valeur juridique.

**M. Jean Gaubert.** Un SCOT n'est pas qu'un document d'urbanisme : c'est aussi un instrument d'aménagement de l'espace.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Il faut bien rattacher l'harmonisation à un territoire : on ne peut supprimer la référence à l'agglomération car cela impliquerait l'harmonisation de l'ensemble des documents d'urbanisme sur le plan national.

**M. André Chassaigne.** Les chartes des parcs naturels régionaux peuvent comporter des engagements d'urbanisme, et ceux-ci ne modifient pas le code de l'urbanisme.

**M. Philippe Plisson.** La solution de l'EPCI – terme générique – est la bonne.

**M. François Brottes.** La rédaction de l'alinéa 5 de l'article 7 laisse à désirer : ce ne sont pas les documents que l'on doit harmoniser, mais les orientations définies par ces documents.

**M. le rapporteur.** Il n'y a qu'une alternative : soit on maintient le texte de l'article tel quel, soit on trouve un compromis. Comme il me semble qu'on n'en prend pas le chemin, je vous propose qu'on en reste au texte de l'article tel qu'il nous revient du Sénat.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle rejette ensuite l'amendement CE 174 de M. André Chassaigne après que le rapporteur s'y est déclaré défavorable.*

*La Commission est saisie de l'amendement CE 273 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** La notion de compatibilité me semble plus pertinente que celle d'harmonisation : les documents d'urbanisme de rang inférieur doivent être compatibles avec les SCOT.

**M. le rapporteur.** Défavorable : nous avons déjà eu un débat sur l'opposabilité des SCOT.

*Cet amendement est rejeté.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** ensuite l'amendement CE 274 de M. Yves Cochet.*

*Puis elle examine l'amendement CE 70 de M. Germinal Peiro.*

**M. Germinal Peiro.** Cet amendement vise à faire prendre en compte par le droit de l'urbanisme la préservation du foncier agricole

**M. le rapporteur.** Défavorable : cet amendement est satisfait par l'alinéa 3 de l'article 7.

*Cet amendement est rejeté.*

*La Commission est saisie de deux amendements identiques, CE 69 et CE 275, respectivement de M. Philippe Tourtelier et de M. Yves Cochet.*

**M. Philippe Tourtelier.** Conformité n'est pas compatibilité : les documents d'urbanisme, notamment les plans d'urbanisme, doivent être compatibles avec les objectifs fixés par l'article 7.

**M. Yves Cochet.** La notion de compatibilité est plus souple que celle de conformité.

**M. le rapporteur.** Je suis défavorable à cette disposition, qui imposerait la révision de tous les documents d'urbanisme. De plus, ces amendements seront satisfaits par l'article 6 du « Grenelle II », lequel prévoit une compatibilité progressive des documents d'urbanisme avec les objectifs fixés par cet article 7.

*Les deux amendements identiques sont rejetés.*

*La Commission **rejette** également l'amendement CE 25 de M. Joël Giraud.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** également l'amendement CE 96 de M. Jean Dionis du Séjour.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 288 de Mme Martine Lignières-Cassou.*

**M. Philippe Tourtelier.** Il s'agit de renforcer le rôle des SCOT pour en faire l'outil privilégié en matière d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération.

**M. le rapporteur.** Défavorable.

*Cet amendement est rejeté.*

*L'amendement CE 566 de M. Jean-Yves Le Déaut est déclaré **irrecevable** au titre de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission **adopte** l'article 7 **sans modification**.*

*Section 2 : Dispositions relatives à l'urbanisme et au patrimoine*

### **Article 8 (pour coordination)**

*La Commission **adopte** l'amendement CE 520 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 8 **ainsi modifié**.*

### **Article additionnel après l'article 8 : Avis simple des ABF dans les ZPPAUP**

*La Commission est saisie d'un amendement CE 519 du rapporteur, portant article additionnel après l'article 8.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer l'obligation d'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. Je ne fais que reprendre un amendement adopté à l'unanimité par notre commission à l'initiative de M. Perruchot, puis voté lors de l'examen du plan de relance, mais censuré par le Conseil constitutionnel au motif qu'il s'agissait d'un cavalier législatif. Il convient d'éviter aux communes ce qui s'apparente à une double peine, puisqu'en se dotant d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), celles-ci s'imposent déjà une réglementation plus stricte.

**M. le président Patrick Ollier.** Il est vrai que l'établissement d'une ZPPAUP suppose déjà une consultation de l'architecte des bâtiments de France. Cette obligation d'un double avis est encore plus insupportable quand le second architecte consulté n'est pas le même que le premier et qu'il émet un avis différent.

**M. Germinal Peiro.** En tant que maire d'une commune en ZPPAUP depuis quinze ans, je trouve la suppression de l'avis conforme particulièrement dangereuse et propre à affaiblir les zones concernées. Il faut que quelqu'un veille au respect d'un règlement que les maires ont beaucoup de difficultés à faire respecter. L'État doit jouer son rôle si notre pays veut préserver son patrimoine.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Cet amendement va dans le bon sens. La mise en place d'une ZPPAUP demande tellement de temps – huit ans dans ma commune – et d'investissement qu'à la fin les élus sont plus rigoureux encore que ne le serait l'ABF.

**M. André Chassaigne.** Si les communes étaient plus rigoureuses, cet amendement n'aurait jamais été déposé. Le voter serait prendre le risque d'une dérive dangereuse pour la qualité de notre patrimoine.

**M. Serge Grouard.** Une ZPPAUP est le fruit d'une étroite collaboration entre les services de l'État, la DRAC et l'ABF, et la municipalité, qui nourrit une relation de confiance. Les municipalités ne souhaitent évidemment pas s'exonérer de contraintes qu'elles se sont elles-mêmes imposées. En revanche, des interprétations trop souples ou au contraire trop rigides de l'ABF découragent certains maires d'établir une ZPPAUP. En tout état de cause, les voies de recours classiques contre les décisions municipales resteront ouvertes.



**M. François Brottes.** Nous ne sommes pas dupes : les dérégulations qui visent les architectes des bâtiments de France et les fouilles archéologiques entrent dans le cadre de la révision générale des politiques publiques. Puisqu'il faut supprimer des postes de fonctionnaires, pourquoi pas ceux des architectes des bâtiments de France, qui ne sont pas toujours disposés à faire des efforts pour adapter les bâtiments des secteurs protégés aux énergies renouvelables.

Rendre obligatoire ces dispositifs dans les zones protégées est une bonne chose, mais il nous paraît dangereux de supprimer l'avis conforme des architectes. Nous sommes donc défavorables à cet amendement.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Le centre-ville d'Agen, pourtant en ZPPAUP, est totalement sinistré au niveau thermique, et ce n'est pas une réglementation excessive qui résoudra pas le problème. Je soutiens l'excellente argumentation de M. Grouard.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je m'oppose à cet amendement. Les pétitionnaires qui demandent un permis de construire en ZPPAUP ne sont pas uniquement des collectivités territoriales : il s'agit bien souvent de personnes privées. L'avis conforme permet de faire respecter la réglementation de la ZPPAUP. Si nous le supprimons dans ces zones, pourquoi ne pas le supprimer également dans le périmètre des monuments historiques ?

**M. le rapporteur.** Selon le droit commun des règles d'urbanisme, le conseil municipal qui souhaite créer une ZPPAUP dans un périmètre spécifique ne peut le faire qu'après accord et avis conforme de l'architecte des bâtiments de France, de la direction régionale des affaires culturelles et de l'ensemble des services de l'État. Lorsque ce règlement est établi, le maire, qui a l'obligation de le respecter, doit en outre attendre l'avis conforme. Le système s'apparente à une double peine. Le périmètre de droit commun est suffisant. Pourquoi instaurer une contrainte supplémentaire, qui risque de dissuader les maires de villes historiques particulièrement remarquables de créer une ZPPAUP.

**M. le président Patrick Ollier.** Je soutiens le rapporteur. Lorsque le maire établit le règlement d'une ZPPAUP après avis conforme de l'architecte des bâtiments de France, ce règlement s'applique de plein droit. Pourquoi l'architecte devrait-il donner un avis conforme sur un règlement qu'il a contribué à établir ?

*La Commission adopte l'amendement.*

*L'amendement CE 39 de Mme Christiane Taubira, n'ayant pas de lien avec les dispositions en navette, est déclaré irrecevable.*

#### **Article 8 bis**

*La Commission a maintenu la suppression de cet article.*

## CHAPITRE III : Transports

### Section 1 : Dispositions relatives aux objectifs

#### Avant l'article 9

*L'amendement CE 175, de M. André Chassaigne, n'ayant pas de lien avec les dispositions en navette, est déclaré **irrecevable**.*

#### **Article 9** : Principes de la politique des transports

*La Commission examine l'amendement CE 176 de M. André Chassaigne.*

**M. André Chassaigne.** Cet amendement vise à préciser le chiffre retenu par le GIEC pour tenter de maintenir le réchauffement à 2°.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** successivement les amendements CE 178 et CE 177 de M. André Chassaigne.*

*La Commission est ensuite saisie de l'amendement CE 276 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Le président Nicolas Sarkozy indiquait en 2007 que la priorité n'irait plus au secteur routier, mais aux autres modes de transports. Plus récemment, il affirmait que la capacité routière globale de notre pays n'était pas en augmentation. Or l'alinéa 4 de l'article 9, rédigé par le Sénat, laisse entendre une augmentation forte des constructions de routes et d'autoroutes. Nous proposons donc de le rédiger différemment en revenant à la formulation des conclusions du Grenelle.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable : il n'est pas question de stopper les projets routiers déjà engagés.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*L'amendement CE 565 de M. Jean-Yves Le Déaut est déclaré **irrecevable** au titre de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission examine ensuite trois amendements identiques, CE 277 de M. Yves Cochet, CE 673 de M. Bertrand Pancher et CE 629 de M. Philippe Tourtelier.*

**M. Yves Cochet.** Ces amendements visent à supprimer une disposition, introduite par le Sénat, qui annonce le retour au « tout routier ». Les associations environnementales s'inquiètent de voir adoptée une disposition qui relance le programme routier et autoroutier. Elle est certes en cohérence avec le plan de relance de M. Devedjian, mais à condition d'abandonner l'un des objectifs du Grenelle. J'entends toujours parler de sécurité, qui est l'argument qui, depuis cinquante ans, justifie la construction de routes et d'autoroutes !

**M. Bertrand Pancher.** Je partage sans réserve les arguments de M. Cochet. L'article 9 initial était suffisamment précis et limitait les travaux routiers au traitement des points de congestion, à la résolution de problèmes de sécurité et à la préservation d'intérêts

locaux. Le Sénat revient sur ce principe en permettant la poursuite des travaux routiers dès lors qu'ils permettent « d'achever les grands itinéraires autoroutiers ». Or, si l'on en croit l'État et les collectivités, ces travaux ne seront achevés que dans vingt ans, ce qui signifie que nous allons devoir engager de lourds investissements routiers.

Le Sénat réintroduit une disposition autorisant le transport de marchandises au-delà de 44 tonnes. Ce faisant, il fait la part belle aux transporteurs routiers, dont nous souhaitons réduire progressivement l'activité. Les sénateurs n'ont pas compris que pour réduire les émissions de gaz à effets de serre, il faut réduire l'impact des transports routiers.

**M. Philippe Tourtelier.** L'article 4 que nous avons adopté en première lecture était extrêmement précis. Si l'on fait référence à l'achèvement des grands itinéraires routiers, on vide de sa substance le reste de l'article.

**M. le rapporteur.** Je suis opposé aux amendements car supprimer l'alinéa introduit par le Sénat reviendrait à interrompre tous les projets en cours.

**M. le secrétaire d'État.** Je rappelle ce que Jean-Louis Borloo et moi-même avons indiqué lors de la première lecture : si nous continuons à construire des routes et des autoroutes, c'est pour améliorer la sécurité, pour réduire les points de congestion et pour répondre à des objectifs d'aménagement du territoire.

Les sénateurs nous ont fait remarqué qu'un certain nombre de travaux étaient déjà engagés. C'est le cas des travaux de l'A 19 ou de l'axe Nantes-Bordeaux. Le Gouvernement s'en est remis à la sagesse du Sénat ; il s'en remet ce soir à celle de l'Assemblée.

**M. le rapporteur.** Je n'ai rien contre le fait que les projets permettant d'achever les grands itinéraires routiers largement engagés soient menés dans le respect des normes environnementales conformes au développement durable.

**M. Germinal Peiro.** Il faut préserver les projets en cours. En Aquitaine, nous souhaitons achever l'autoroute Langon-Pau et l'A 10 entre Bordeaux et Bayonne, qui est extrêmement dangereuse. Un pays peut-il se priver de la possibilité de construire des autoroutes ?

**M. Thierry Benoit.** Je soutiens l'avis du rapporteur car, dans certaines régions, les restructurations routières et autoroutières sont importantes, et les élus de ces régions sont heureux de solliciter les ministres compétents pour demander l'achèvement des projets. Je pense notamment à la RN 12, qui pose des problèmes récurrents.

**M. Jean-Claude Lenoir.** J'ai parfois l'impression que ceux qui soutiennent de tels amendements sont élus d'une circonscription qui n'a aucun problème routier ou autoroutier. Nous souhaitons tous que la RN 12 devienne une 2×2 voies, et je n'envisage pas un seul instant que nous adoptions une mesure qui permettrait à quelques opposants d'empêcher les travaux nécessaires.

**M. Yves Cochet.** La densité routière de la France est largement suffisante !

*La Commission rejette les trois amendements identiques.*

*Puis elle examine l'amendement CE 68 de M. Philippe Tourtelier.*

**M. Philippe Tourtelier.** Dans son rapport annuel de 2008, la Cour des comptes signale que la privatisation des autoroutes ne s'est accompagnée d'aucune refonte du système des péages. Nous proposons donc, en cas de distorsion entre tarifs et coûts d'exploitation, de verser le trop perçu à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France.

**M. le rapporteur.** Cet amendement aurait pour inconvénient d'empêcher les sociétés d'autoroutes d'investir sur leur réseau. Avis défavorable, donc.

**M. François Brottes.** Depuis leur privatisation, les sociétés d'autoroute ont abusé vis-à-vis des consommateurs. Sans aller jusqu'à verser l'intégralité des profits à l'AFITF, pourquoi ne pas envisager, en cas de distorsions, de lui verser le surplus ? Je suis certain que M. le secrétaire d'État serait d'accord pour abonder les fonds de l'AFITF.

**M. le rapporteur.** À la suite du rapport de la Cour des comptes, le Gouvernement a pris l'engagement d'effectuer un contrôle rigoureux des péages autoroutiers.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 282 de M. Serge Letchimy.*

**M. Serge Letchimy.** Cet amendement prévoit que l'État engagera une procédure de taxation des revenus publicitaires associés à la commercialisation des automobiles polluantes.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable : la création d'une taxe supplémentaire sur l'automobile ne me paraît pas opportune.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 9 sans modification.*

## **Après l'article 9**

*L'amendement CE 179 de M. André Chassaigne portant article additionnel après l'article 9, n'ayant pas de lien avec les dispositions en navette, est déclaré **irrecevable**.*

## **Article 10 : Transports de marchandises**

*La Commission est saisie de l'amendement CE 204 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** L'article 10 dispose que, pour le transport de marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire et maritime, et plus particulièrement le cabotage, revêt un caractère prioritaire. Nous préférons indiquer qu'il répond à l'intérêt général.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable, car l'amendement suppose que l'on pourrait éviter toutes les procédures de consultation.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 278 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** L'intérêt général est plus qu'une norme constitutionnelle : c'est une norme de contrôle très utile pour vérifier la légalité ou la constitutionnalité d'une

réglementation – selon la formule contenue dans la Déclaration des droits de l’homme et du citoyen, « pour l’avantage de tous, et non pour l’utilité particulière » de certains. Nous considérons que répondre à l’intérêt général est plus important que le caractère prioritaire, en particulier dans le domaine dont il s’agit ici.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable.

*La Commission rejette l’amendement.*

*L’amendement CE 521 du rapporteur est déclaré **irrecevable** au titre de l’article 40 de la Constitution.*

*La Commission est ensuite saisie de l’amendement CE 142 de M. Philippe Duron.*

**M. Philippe Duron.** Cet amendement, qui reprend une disposition adoptée en première lecture, vise à faciliter le démarrage des autoroutes ferroviaires, de la mer et fluvio-maritimes par un système d’avances remboursables sur crédits carbone.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Le marché du carbone est très fluctuant. Il paraît difficile de financer des programmes innovants par un tel dispositif.

*La Commission rejette cet amendement.*

*Puis elle examine l’amendement CE 182 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** Au sujet des transports de marchandises, le texte évoque la « part de marché du non routier et non aérien » alors qu’il faudrait parler de « part modale ».

**M. le rapporteur.** C’est une bonne idée : l’important n’est pas le chiffre d’affaires mais le transfert. Avis favorable.

*La Commission adopte cet amendement.*

*Elle adopte ensuite l’amendement de clarification CE 522 du rapporteur.*

*Elle est saisie de l’amendement CE 183 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** Je comprends mal la deuxième phrase de l’alinéa 3, qui énonce que la priorité accordée, en matière ferroviaire, au réseau existant « s’appuie d’abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation ». Nous proposons d’écrire plutôt que « Régénération et modernisation doivent être menées de front. » : on ne doit pas se contenter d’un entretien *a minima*.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. L’ordre logique veut que l’on régénère d’abord, puis que l’on modernise si besoin est.

*La Commission rejette cet amendement.*

*Elle examine ensuite l’amendement CE 140 de M. Philippe Duron.*

**M. Philippe Duron.** La régénération ferroviaire est une entreprise considérable. Des retards sont à craindre. Cet amendement vise à ce que le Gouvernement remette régulièrement au Parlement un rapport d'évaluation et de suivi.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Le rapport d'activité de RFF, auquel les parlementaires ont accès, remplit cette fonction.

*La Commission rejette cet amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 141 de M. Philippe Duron.*

**M. Philippe Duron.** Le texte prévoit que les régions puissent financer la régénération, ce qui est une bonne chose. Notre amendement vise à accélérer le processus en leur permettant de récupérer une partie des leurs investissements moyennant une réduction des péages acquittés par les services dont elles ont la responsabilité. Nous avons déjà proposé ce dispositif en première lecture.

**M. le rapporteur.** Il me semble que cet amendement est satisfait par les améliorations apportées par M. Duron lui-même en première lecture, puisque l'alinéa 5 mentionne désormais en premier lieu « les moyens dévolus par l'État ».

**M. Philippe Duron.** L'amendement, qui vise à une incitation supplémentaire pour les conseils régionaux, n'est qu'en partie satisfait.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement, puis elle rejette également l'amendement CE 612 de M. Philippe Duron.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 523 de M. le rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement tend à éviter que l'on accorde la priorité au fret au point de devoir stopper des trains de voyageurs pour laisser passer des trains de fret.

*La Commission adopte cet amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 616 de Mme Frédérique Massat.*

**Mme Frédérique Massat.** Par cet amendement, nous demandons que le Gouvernement remette au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Cela relève de la mission normale de contrôle du Parlement.

*La Commission rejette cet amendement.*

*M. le président Patrick Ollier déclare irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution les amendements CE 22 et CE 21, de M. Joël Giraud.*

*La Commission est saisie de l'amendement CE 563 de M. Jean-Yves Le Déaut.*

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Le texte prévoit une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg. C'est en soi une bonne chose, mais la région Lorraine n'a eu connaissance du projet que tardivement et elle considère qu'il est aberrant de faire partir la totalité des trains de

Bettembourg alors que la desserte autoroutière est déjà saturée. D'autres sites paraissent bien mieux adaptés en Lorraine. Je propose donc de parler d'une autoroute ferroviaire « entre Perpignan et la Lorraine ou Luxembourg ».

**M. le rapporteur.** Mon amendement CE 524, qui vient en discussion juste après, devrait vous satisfaire puisqu'il tend à rétablir une disposition prévoyant un audit préalable du réseau existant, ce qui permettra de déterminer les bons trajets pour les autoroutes ferroviaires. Avis défavorable.

*La Commission **rejette** cet amendement, puis elle **adopte** l'amendement CE 524 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 24 de M. Philippe Meunier.*

**M. le rapporteur.** Par cet amendement que j'ai cosigné, il est proposé de préciser que le réseau d'autoroutes ferroviaires devra permettre, à terme, le transfert de l'intégralité du trafic de transit de marchandises vers des modes alternatifs à la route. Cette rédaction paraît plus équilibrée et réaliste.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CE 206 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** Le texte est un peu court au sujet du trafic de wagons isolés, que nous considérons comme une priorité. Nous proposons que ce trafic soit déclaré d'intérêt général.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** cet amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 145 de M. Maxime Bono.*

**M. Maxime Bono.** Cet amendement, qui propose la remise au Parlement d'une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire, est plus que jamais d'actualité, puisque nous avons appris récemment le retrait d'un opérateur. Cette libéralisation s'est-elle traduite par un accroissement du fret ? La question reste posée.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Il ne s'agit pas d'un enjeu du Grenelle.

*La Commission **rejette** cet amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 195 de M. Germinal Peiro.*

**M. Germinal Peiro.** Nous souhaitons que la massification du transport fluvial prévue à l'alinéa 13 respecte les milieux aquatiques, en particulier les estuaires.

**M. le rapporteur.** Avis favorable à cet amendement qui coule de source...  
(*Sourires*)

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CE 11 de M. Bernard Reynès.*

**M. Bernard Reynès.** La connexion entre la Méditerranée et la mer du Nord offrira de nouvelles occasions de développement à certains ports fluviaux, dont celui d'Arles. Pour saisir ces occasions, des investissements importants seront nécessaires. En ce qui concerne le Rhône, la concession de la Compagnie nationale du Rhône présente peu de lisibilité puisqu'elle expire en 2023. Nous demandons donc qu'une concertation soit consacrée dès 2009 au devenir des grandes concessions d'exploitation des fleuves.

**M. le rapporteur.** Je n'avais pas envisagé cet amendement sous l'angle des ports fluviaux.

**M. le secrétaire d'État.** Pour ma part, je comprends la préoccupation de M. Reynès. Cela dit, sa proposition ne relève pas d'une loi de programmation mais plutôt d'un décret.

*M. Bernard Reynès retire son amendement.*

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement CE 181 de M. André Chassaigne.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 207 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** Nous proposons de supprimer, à l'article 14, la mention de « l'optimisation des coûts de manutention » et de « la révision des pratiques fiscales pénalisantes », qui n'a rien à faire dans une partie consacrée à la desserte fluviale des ports maritimes. Ces questions font l'objet de négociations ; les évoquer ici ne facilitera pas la recherche de solutions raisonnables.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*Elle est saisie de deux amendements identiques CE 139 de M. Philippe Duron et CE 184 de M. André Chassaigne.*

**M. Philippe Duron.** Cet amendement vise à passer du stade de la déclaration, c'est-à-dire de la loi de 2008 portant réforme portuaire, à celui de la programmation afin de mettre en œuvre les dessertes de pré et de post-acheminement ferroviaires et fluviales dans les ports maritimes. Nous proposons qu'un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) dédié aux dessertes portuaires se tienne en 2009.

**M. le rapporteur.** Il ne me semble pas que la loi puisse enjoindre le Gouvernement de réunir un CIACT. Avis défavorable.

**M. le secrétaire d'État.** Je comprends le souhait de M. Duron, mais les CIACT sont consacrés à l'aménagement du territoire de façon globale, tous modes de transport confondus. Sa demande n'est pas du domaine de la loi. Cela dit, il est certain que nous réaliserons avant la fin de l'année un bilan de la réforme portuaire sous l'angle de l'aménagement du territoire. L'amélioration de la desserte des ports était en effet un des grands enjeux de la loi de 2008. Si la crise rend les choses plus difficiles, le plan de relance a accru les investissements.

**M. Daniel Paul.** Nous convenons tous que la France a trop longtemps négligé ses façades maritimes. Puisqu'on multiplie les « Grenelles » de toutes sortes, pourquoi ne pas tenir un Grenelle portuaire ? Pourquoi ne pas se doter d'une politique nationale et européenne cohérente ? La crise devrait être l'occasion de cette réflexion.



**M. le président Patrick Ollier.** La loi que nous avons votée en 2008 pose précisément les principes que vous évoquez.

*La Commission rejette ces amendements.*

*Elle est saisie d'un amendement CE 279 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Je suis stupéfait que le Sénat, sans doute sous la pression de la Compagnie nationale du Rhône, ait réintroduit dans le texte un éléphant blanc abandonné depuis plus de dix ans : le canal Rhin-Rhône à grand gabarit. Ce projet pharaonique vise à faire naviguer entre la mer du Nord et la Méditerranée des convois de 190 mètres de long, de 12 mètres de large, de 3,5 mètres de tirant d'eau et de 7 mètres de tirant d'air – ce qui implique la reconstruction de centaines de ponts. Je rappelle que la loi sur l'eau de 1992 oblige à adapter l'usage des cours d'eau à leurs potentialités, et non l'inverse.

Le projet suppose la construction de 24 écluses et de 15 barrages mobiles, notamment pour franchir le seuil de Belfort, haut de 160 mètres. Il entraînerait la disparition de 4 700 hectares de terres agricoles. Lors des débats qu'il a soulevés dans les années 1990, les personnes raisonnables de droite comme de gauche se sont prononcées pour l'abandon de cette aberration.

C'est pourquoi je propose de supprimer l'ajout du Sénat.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable, car ces études doivent être réalisées.

**M. Michel Raison.** À entendre M. Cochet, tous les gens raisonnables étaient contre ce projet, qui avait pourtant bénéficié d'une déclaration d'utilité publique. Mais en réalité, il n'a pas été abandonné pour des raisons environnementales, ni économiques, mais pour des raisons politiques et électorales : il s'agissait alors du fonds de commerce de Dominique Voynet. Non seulement ces 130 kilomètres de canal à grand gabarit – qui correspondaient à une simple extension du Freyssinet existant – auraient relié la Mer du Nord à la Méditerranée, mais ils auraient donné accès au Rhin-Main-Danube et permis un transport écologique du fret, en particulier des véhicules construits par Peugeot. L'abandon de ce dossier constitue donc une erreur environnementale.

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Ce projet n'a pas été annulé pour des raisons électorales, mais parce qu'il était techniquement irréalisable. Faire monter des péniches à plusieurs centaines de mètres aurait un coût exorbitant. On peut toujours continuer à discuter de cette option, mais cela ne fera que nous détourner d'autres projets plus à notre portée, comme la liaison avec la Moselle, à laquelle nous sommes très attachés.

**M. le président Patrick Ollier.** J'étais le rapporteur de la loi Pasqua en 1994 : c'est donc moi qui ai fait voter en faveur du canal Rhin-Rhône. Si ce projet ambitieux avait été mis en œuvre, il aurait permis à la France de faire un bond considérable grâce au transfert d'une grande partie du fret du rail vers le fluvial. Mme Voynet a bien abandonné le projet pour des raisons beaucoup plus politiques que techniques.

*Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite trois amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune : CE 83 de M. Laurent Hénart, CE 562 de M. Jean-Yves Le Déaut et CE 674 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Laurent Hénart.** L'amendement CE 83 vise à revenir pour l'essentiel au texte adopté en première lecture, tout en apportant certaines modifications. À mes yeux, cette nouvelle rédaction présente trois avantages.

Tout d'abord, elle respecte les orientations du Grenelle de l'environnement, qui a fait preuve d'une certaine sagesse en arbitrant entre le fer et la voie d'eau : la ligne ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône est inscrite parmi les priorités et, compte tenu des vicissitudes qu'a connues le projet de liaison fluviale sur le même axe, les conclusions du Grenelle prévoient de porter les premiers investissements sur le canal Saône-Moselle.

Ensuite, elle tient compte du fait que ce projet de canal est inscrit au contrat de projet Lorraine Rhône-Alpes. Il fait donc l'objet d'études diligentées par l'État et suivies par un comité de pilotage rassemblant toutes les collectivités concernées.

Enfin, elle ne ferme pas la porte au projet de canal Rhin-Rhône, au contraire : l'amendement prévoit que la procédure d'études et d'enquêtes publiques envisagées d'ici à 2012 prendra en compte la possibilité de raccorder cette liaison fluviale à grand gabarit au Rhin – en priorité de manière fluviale, mais peut-être aussi par voie ferrée –, de façon à disposer d'un réseau de transport cohérent à l'Est de la France et en Europe.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** L'abandon du canal Rhin-Rhône n'est pas seulement le fait de Mme Voynet : je me souviens qu'un rapport de l'OPECST signé par Raymond Forni avait conclu à la difficulté de relier ces deux fleuves à travers le Doubs. C'est pourquoi on s'est tourné dans un deuxième temps vers une ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, tandis qu'une liaison fluviale reliant le Rhin à la vallée du Rhône par la Moselle apparaissait moins risquée d'un point de vue écologique. Je suis donc surpris, monsieur le ministre, que vous vous en soyez remis à la sagesse du Sénat sur cette question.

Dans ce domaine, il convient d'éviter les formules alambiquées. Je propose donc de revenir au texte adopté en première lecture, plutôt que de faire comme M. Hénart, qui tente de faire croire à ses collègues alsaciens que l'on finira par étudier leur solution.

En tout état de cause, si nous continuons à nous diviser, ce dossier n'avancera jamais.

**M. Bertrand Pancher.** Nous proposons que les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit portent sur la liaison entre les bassins du Rhône et de la Moselle. D'abord, cette option correspond à un engagement très précis du Grenelle de l'environnement. Ensuite, si le projet d'un canal Rhin-Rhône passant par le Doubs et l'Alsace a été annulé, c'est évidemment parce qu'il aurait constitué une aberration sur le plan écologique, notamment en raison de l'insuffisance de la ressource en eau. C'est donc le tracé Saône-Moselle, situé plus à l'ouest, que le Grenelle a mis en avant, afin que d'ici à 2025, des marchandises puissent transiter de la Mer du Nord vers la Méditerranée. Il faut soutenir ce projet de bon sens.

**Mme Françoise Branget.** Dans ce débat passionné, il ne faut pas opposer une région à une autre. Le projet Saône-Rhin correspondait à un besoin, celui de répondre à l'engorgement du fret en Alsace et en Franche-Comté. Les raisons environnementales invoquées pour s'y opposer traduisent une grande méconnaissance du dossier : il ne s'agissait en effet que d'élargir le canal existant. En outre, le Doubs est déjà une rivière aménagée.

Le texte adopté en première lecture prévoyait un débat public sur le tracé Saône-Moselle en 2012. Les sénateurs se sont contentés d'y ajouter la mention du tracé Saône-Rhin, afin que l'on puisse, au terme des études, évaluer les avantages et les inconvénients de chacun des projets. À cet égard, la proposition du Sénat est équilibrée et consensuelle.

Je suis d'autant plus favorable à cette version du texte qu'une étude indépendante, commandée par le conseil général du Haut-Rhin, a été publiée en avril, démontrant l'opportunité du projet Saône-Rhin.

Je rappelle d'ailleurs que le Président de la République a fait plusieurs déclarations, en particulier en Franche-Comté devant les ouvriers d'Alstom, en faveur de ce tracé.

**M. Jean-Marc Lefranc.** Je partage l'avis de Michel Raison : ce fut une erreur d'abandonner le projet de canal Rhin-Rhône.

Il y a un intérêt écologique majeur à promouvoir la navigation fluviale, qui complète le transport ferroviaire et permet d'alléger les flux routiers. Je suis donc favorable à l'amendement de M. Hénart, que me paraît plus précis et plus complet que la rédaction du Sénat.

**M. François Grosdidier.** Il ne s'agit pas, à travers ces amendements, de se prononcer pour ou contre la liaison Rhin-Rhône par le Doubs. Pour ma part, je ne connais pas assez bien le dossier pour pouvoir trancher. En tout état de cause, je suis favorable à ce que l'on développe au maximum le transport fluvial

J'observe que jusqu'à l'amendement du Sénat, les deux projets n'avaient jamais été présentés comme exclusifs l'un de l'autre. Mais le pire serait de n'en réaliser aucun. Les projets ne sont donc pas concurrents, mais le texte du Sénat, pour la première fois, envisage de choisir l'un ou l'autre. Nous ne pouvons pas l'accepter.

Un autre inconvénient de cette rédaction est qu'elle revient à reporter *sine die* un projet déjà engagé. L'amendement Hénart, au contraire, privilégie la liaison Saône-Moselle, qui est déjà inscrite au CPER, sans pour autant fermer la porte à l'autre projet. Il est en effet absurde d'opposer les deux liaisons : c'est comme si les Lorrains demandaient de ne pas construire la ligne à grande vitesse entre Mulhouse et Lyon tant que l'on ne serait pas prêt à faire la ligne Nancy-Dijon. Il s'agit de projets complémentaires, dont l'un est simplement plus avancé que l'autre.

S'agissant de l'étude évoquée par Mme Branget, nous ne saurions oublier qu'elle a été réalisée par un cabinet privé et financée par le conseil général du Haut-Rhin.

Je rappelle que la Lorraine a perdu en une génération 100 000 emplois industriels – en partie récupérés grâce au transport et à la logistique – et qu'elle subit à elle seule un sixième de l'effort de restructuration de la défense. Or le premier levier de redéveloppement économique promis par le Président de la République est celui des ports fluviaux. Dans ces conditions, il serait incompréhensible de reporter la réalisation de la liaison Saône-Moselle.

**Mme Catherine Vautrin.** Dans son numéro d'avril 2009, *Infrastructures et mobilité* met en avant l'importance de la ligne Paris-Bâle : le trafic est particulièrement important – plus de 150 wagons par jour – à l'ouest de Culmont-Chalindrey, plateforme ferroviaire très importante située au sud de la Haute-Marne. À cet égard, la réalisation de la liaison Saône-Moselle permettrait une application concrète du transport multimodal. Il n'est évidemment

pas question de jouer un territoire contre un autre, mais on voit bien que plus à l'est, les flux sont plus réduits. C'est la raison pour laquelle l'amendement de Laurent Hénart me paraît plus opportun du point de vue opérationnel et économique.

**M. Michel Havard.** La ville de Lyon est concernée, puisque le port Édouard Herriot profiterait de cette liaison fluviale Sud-nord.

Il paraît difficile de reprendre un projet, le canal Rhin-Rhône, porteur de nombreuses contraintes d'un point de vue écologique. Mais il est important d'agir. À cet égard, la liaison Saône-Moselle semble la plus opérationnelle, d'autant qu'elle fait l'objet de contrats de plan État-régions.

L'amendement de Laurent Hénart me paraît équilibré, car il donne la priorité à la liaison entre le bassin de la Saône et celui de la Moselle sans exclure l'hypothèse d'une liaison, fluviale ou ferroviaire, entre Saône-Moselle et Rhin supérieur.

**M. Michel Piron.** Je suis perplexe : il ne m'avait pas semblé, en lisant le texte du Sénat, que ces études étaient exclusives l'une de l'autre.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous nous trompons de débat : notre but, ce soir, est de favoriser le trafic fluvial, pas de choisir entre deux options techniques. Nous devons décider du lancement des études qui permettront, *in fine*, de choisir la bonne formule, voire d'opter pour la réalisation des deux projets. Je souhaite donc que l'on s'en tienne au texte du Sénat.

**M. Daniel Paul.** Même si la réalisation de Seine-Nord Europe peut poser des problèmes pour les Havrais, dans la mesure où Anvers va désormais pouvoir desservir Paris, nous sommes tous favorables à une meilleure desserte de tous nos territoires.

Du bassin de la Seine à celui de la Moselle, le transport de marchandises implique la réalisation du canal Seine-Est, mais celui-ci n'est pas aujourd'hui d'actualité. Si par ailleurs nous faisons en sorte de joindre la Moselle à la Saône, nous aurons un réseau cohérent, surtout si des études sont lancées sur la possibilité de joindre la Moselle au Rhin.

Le texte issu du Sénat, trop restrictif, ne répond pas aux besoins. Un de mes amendements à venir permettrait, lui, d'organiser un réseau cohérent de liaisons entre les différents bassins fluviaux de notre pays.

**M. Pierre Lang.** Au-delà de la carte de France, c'est la carte de l'Europe qu'il faut prendre en compte. Ce qui alimente la Franche-Comté et la liaison à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône, c'est le trafic en provenance du sud de l'Allemagne et des pays de l'Est, alors que ce qui alimente la liaison entre la Moselle et la Saône, c'est celui en provenance du Danemark, du Benelux et du nord de l'Allemagne et des pays de l'Est, voire de la Russie. Les deux projets sont en réalité complémentaires. C'est pourquoi je soutiens l'amendement de M. Hénart.

**Mme Françoise Branget.** L'amendement de M. Hénart place les deux projets en concurrence, faisant de l'un une priorité quand l'autre, considéré comme accessoire, pourrait même être remplacé par une liaison ferroviaire. Le corridor européen Nord-Sud entre Rotterdam et Barcelone passe par Metz-Toul et une partie du fret routier pourra se reporter sur le ferroviaire. Pour autant, la ligne ferroviaire du grand Est est destinée aux voyageurs, non au fret. Le plus court chemin pour relier le Rhin à la Méditerranée passe par la Franche-Comté, alors que la liaison Rhin-Moselle-Rhône impose un détour de 300 kilomètres – avec

29 écluses, contre 24 de l'autre côté —, ce qui nécessairement accroît le coût du projet. Il faut faire preuve de sagesse et comme il n'est pas question de choisir ici entre l'un ou l'autre des deux projets, il faut maintenir le texte du Sénat.

**M. le secrétaire d'État.** L'interruption de l'ancien projet de liaison Rhin-Rhône par Mme Voynet, motivée par des raisons dont on ne sait si elles étaient politiques ou environnementales, a au moins eu le mérite de remettre les compteurs à zéro et de conduire à un autre projet, mené sous divers gouvernements avec le concours des collectivités. Ainsi a-t-on décidé d'une liaison TGV Rhin-Rhône, utilisable sur certains tronçons pour le fret. Le trajet de 142 km entre Dijon et Mulhouse, encore en chantier, sera mis en service fin 2011. Le Président de la République l'a confirmé lors d'un déplacement en Franche-Comté, une étude est engagée pour 20 km supplémentaires au Nord et au Sud, et la liaison Dijon-Mulhouse sera complétée par une liaison Strasbourg-Mulhouse, puis par le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui permettra de rejoindre l'axe Lyon-Turin. Ce Gouvernement, et tout le mérite en revient à Jean-Louis Borloo, a, quant à lui, décidé d'une liaison Seine-Nord, suscitant un large consensus politique. C'est un projet compliqué qui n'est pas sans risques pour les ports du Havre, de Rouen et de Paris, une autre voie d'accès aux ports du Nord de l'Europe, très puissants et compétitifs, étant ainsi ouverte. Mais cette décision n'a été prise que parallèlement à une réforme de nos ports qui doit les porter au niveau de compétitivité de leurs homologues du Nord de l'Europe. Les régions Nord-Pas-de-Calais, Île-de-France et Picardie ont décidé de cofinancer cette liaison. Les départements, eux, s'ils ne souhaitent pas participer au financement du canal lui-même, sont d'accord pour cofinancer les quatre grandes plates-formes multimodales ferroviaires/fluviales.

S'agissant des liaisons Saône-Moselle et Saône-Rhin, il est exact que lors de l'examen du texte, les sénateurs alsaciens et lorrains sont tombés d'accord sur ce qui leur est apparu comme un amendement de compromis et que le Gouvernement s'en est remis à la sagesse de la Haute assemblée. Le Président de la République s'est ensuite exprimé à plusieurs reprises sur le sujet, rappelant l'antériorité du projet Saône-Moselle mais aussi que l'on ne pouvait pas non plus renier le projet Saône-Rhin, dont un rapport récent, commandé par le conseil général du Haut-Rhin, a confirmé l'importance.

Ce qui est certain est que l'on réalisera d'abord la liaison Seine-Nord, projet de plusieurs milliards d'euros mené en partenariat public-privé. Les collectivités ont accepté de participer largement à ce grand projet d'aménagement du territoire de niveau européen. Ce n'est qu'ensuite que seront engagés les autres projets. Est-il utile de continuer de dissenter longuement sur quelque chose qui n'est pas pour l'immédiat ? Aujourd'hui, la priorité de l'État porte sur la liaison Seine-Escaut, même si les autres projets, dont l'un est antérieur, sont intéressants. Le Sénat a pris une position, l'Assemblée une autre. Les deux sont légitimes, il n'appartient pas au Gouvernement de les départager.

**M. le rapporteur.** En première lecture, la position de l'Assemblée m'avait paru équilibrée puis le texte du Sénat m'a semblé meilleur en ce qu'il n'oppose pas un projet à l'autre, mais dit bien que les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhône et de la Saône, d'une part, et celui du Rhin et de la Moselle, d'autre part, seront poursuivies, et un débat public organisé d'ici à 2012. J'étais prêt à me ranger à la position du Sénat. Cela étant, j'ai bien entendu les arguments des uns et des autres et mon opinion n'est maintenant plus aussi tranchée.

*La Commission rejette l'amendement CE 83 et adopte les deux amendements identiques CE 562 et CE 674.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 526 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement tend à préciser qu'un débat public sera en outre organisé avant la fin 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

*La Commission **adopte** cet amendement.*

*Elle **repousse** ensuite successivement, sur avis défavorable du rapporteur, les amendements CE 186, CE 180 et CE 185 de M. André Chassaigne.*

*Elle **adopte**, sur avis favorable du rapporteur, l'amendement CE 280 de M. Yves Cochet, puis **rejette** successivement, sur avis défavorable du rapporteur, les amendements CE 281 et 319 du même auteur, l'amendement CE 205 de M. André Chassaigne, l'amendement CE 153 de M. François Brottes et l'amendement CE 208 de M. André Chassaigne.*

*L'amendement CE 320 de M. Yves Cochet **est déclaré irrecevable** au titre de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission examine ensuite cinq amendements identiques CE 209 de M. André Chassaigne, CE 321 de M. Yves Cochet, CE 561 de M. Jean-Yves Le Déaut, CE 628 de M. Philippe Tourtelier et CE 675 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Daniel Paul.** Nous refusons que circulent sur nos routes des poids lourds de 44 tonnes, lesquels représentent d'ailleurs strictement l'équivalent d'un wagon de fret de la SNCF. Derrière les 44 tonnes, se profilent en outre les 60 tonnes...

**M. Yves Cochet.** Accepter que roulent dans notre pays des 44 tonnes, voire des monstres de 60 tonnes, marquerait une rupture radicale avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et reviendrait à avantager outrageusement la route par rapport aux autres modes de transport, ferroviaire notamment. La dégradation des chaussées provoquée par la circulation de tels engins est plus que proportionnelle à leur poids, et des charges supplémentaires en résulteraient pour les collectivités qui entretiennent le réseau routier.

**M. Philippe Tourtelier.** La loi autorise actuellement des dérogations dans des cas bien précis comme la desserte de certains ports maritimes. On ne saurait autoriser de manière générale la circulation de 44 tonnes sur de longues distances, ce qui concurrencerait directement la voie d'eau et le rail.

**M. Serge Grouard.** Aux arguments déjà exposés, j'ajouterai les problèmes de sécurité routière. Un camion de 44 tonnes fait plus de 25 mètres de long ! Certains pourraient faire valoir que la circulation de poids lourds de 44 tonnes permettrait de réaliser des économies d'échelle, mais l'argument ne tient pas, puisque la moitié des camions qui circulent aujourd'hui sont à moitié vides. Je ne comprends donc vraiment pas cet ajout du Sénat, totalement contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

**M. le rapporteur.** Je n'avais pas d'objection à la proposition du Sénat, dont je rappelle qu'il ne fait que demander au Gouvernement de présenter un rapport au Parlement sur le sujet, trois mois après la promulgation de la loi. Je ne voyais pas là de difficultés particulières, d'autant que la circulation de 44 tonnes est d'ores et déjà parfois autorisée pour

le transport de bois et de certaines productions agricoles comme les betteraves. Pour autant, j'entends bien les arguments des uns et des autres.

**M. le président Patrick Ollier.** Ces amendements me paraissent, pour ma part, tout à fait justifiés.

**M. le secrétaire d'État.** La circulation de 44 tonnes est en effet autorisée pour le transport saisonnier des grandes récoltes agricoles ou du bois. Les élus des Landes, de Gironde et du Lot-et-Garonne nous ont encore récemment demandé des facilités pour l'évacuation des grumes après la tempête du 24 janvier dernier. Le trafic de ces poids lourds est également autorisé autour des ports maritimes. Il le sera prochainement autour des ports fluviaux, comme l'ont demandé les autorités portuaires et les professionnels. Cela étant, la profession, très demandeuse il y a quelques mois, l'est beaucoup moins aujourd'hui dans le contexte de la crise actuelle. Elle sollicite cette autorisation tout en souhaitant qu'elle ne lui soit pas accordée !

*La Commission **adopte** ces cinq amendements.*

*Elle **repousse**, sur avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 210 de M. André Chassaigne puis **adopte** l'article 10 modifié.*

#### **Article 11 : Transports de voyageurs**

*La Commission **repousse**, sur avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 250 de M. Serge Letchimy.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 322 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Alors que notre pays est particulièrement bien doté en aéroports, on nous propose d'en construire d'autres comme Notre-Dame-des-Landes près de Nantes ou bien encore un troisième dans le Bassin parisien. Or, contrairement à ce que prétendent Airbus ou Aéroport de Paris – mais est-ce à eux qu'il faut se fier en ce domaine ? –, le trafic aérien n'augmentera pas à l'horizon de dix à quinze ans. Ces nouvelles infrastructures, grandes consommatrices d'espace et fortement polluantes, non seulement ne sont pas nécessaires mais elles ne seraient même pas rentables. C'est pourquoi je propose un moratoire sur les constructions ou extensions en interdisant toute subvention publique de l'État ou d'une collectivité à un tel projet.

*Sur avis défavorable du rapporteur, la Commission **repousse** cet amendement.*

*Sur avis défavorable du rapporteur, elle **repousse** ensuite les amendements CE 465 de M. Jean-Yves le Déaut et CE 606 de M. Philippe Duron, de même que les amendements CE 211 et CE 212 de M. André Chassaigne.*

*Elle examine ensuite l'amendement 585 de M. Philippe Duron.*

**M. Philippe Duron.** Cet amendement vise à améliorer la desserte des plates-formes aéroportuaires.

**M. le rapporteur.** Il est satisfait à l'alinéa 5.

*La Commission **repousse** cet amendement.*

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette successivement les amendements CE 213 de M. André Chassaing, CE 464 de M. Philippe Duron et CE 144 de M. Maxime Bono.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 1 de Mme Chantal Robin-Rodrigo.*

**M. Chantal Robin-Rodrigo.** Il a été prévu de réaliser un barreau LGV entre Mont-de-Marsan, Pau et Tarbes permettant de relier le Béarn et la Bigorre à Paris en moins de trois heures.

Dans le texte du Sénat, ce barreau est mentionné à l'alinéa 18 de l'article 11. Par le présent amendement, je propose d'en inscrire la réalisation à l'alinéa 11.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable : cette modification en ferait un projet prioritaire et non plus complémentaire. Il entrerait en effet dans le champ de l'alinéa 9, qui prévoit la réalisation de 2000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse d'ici à 2020, tandis que l'alinéa 18 évoque un « programme supplémentaire de 2500 kilomètres ».

**M. Chantal Robin-Rodrigo.** Pourtant, l'article 8 du protocole d'intention signé par les conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques et des Hautes-Pyrénées précise : « Les études s'accompagnent d'un volet relatif à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, dont la réalisation s'inscrit dans le calendrier global du projet », c'est-à-dire la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique mentionnée à l'alinéa 11.

On ne peut pas demander aux collectivités territoriales de financer la LGV si aucun barreau ne dessert leur territoire !

**M. le secrétaire d'État.** La mention de ce barreau a été ajoutée par le Sénat, à la demande d'une élue du Sud-Ouest. Actuellement, le projet de ligne Sud-Europe-Atlantique comprend en priorité la réalisation du tronçon central Tours-Bordeaux, qui coûtera 8 milliards d'euros, ainsi que trois prolongations : Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges. En outre, nous avons pris l'engagement de faire profiter de l'effet TGV les lignes qui sont raccordées à ces tronçons, ce qui inclut la desserte de Pau et de Tarbes par une bifurcation située aux environs de Dax.

La totalité du projet Sud-Europe-Atlantique, c'est-à-dire les liaisons Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges, doit être préalablement réalisé. C'est pourquoi le barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre apparaît dans le cadre du programme supplémentaire.

Toutefois, sa mention dans le texte de loi parmi les lignes nouvelles projetées est une avancée, dans la mesure où il était initialement prévu simplement de moderniser la ligne classique. Nous avons accédé à la demande des élus de la région, qui sont partenaires financiers du projet. Je vous propose d'en rester là.

Nous prenons cependant l'engagement de réaliser ce barreau le plus rapidement possible, car il est très important de bien desservir Pau et Tarbes, en raison notamment de la proximité de Lourdes. Les collectivités finançant le tronçon central, il s'agit en quelque sorte d'un devoir moral pour l'État.

*La commission rejette l'amendement.*



*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 138 de M. Philippe Duron.*

**M. Philippe Duron.** En première lecture, M. le secrétaire d'État aux transports avait proposé une nouvelle rédaction de l'article 11, qui portait un engagement du Gouvernement à moderniser les lignes normandes. Or, le 29 avril, à l'occasion de la présentation des projets du Grand Paris, le Président de la République a annoncé la création d'une ligne à grande vitesse Paris-Le Havre, passant par le nord. Il est difficilement concevable que la Basse-Normandie ne soit pas elle aussi desservie par une ligne à grande vitesse !

En conséquence, cet amendement propose la création d'une liaison à grande vitesse Normandie.

Par ailleurs, nous voudrions savoir si le projet présidentiel est compatible avec celui que le secrétaire d'État aux transports nous avait présenté quelques semaines plus tôt à Caen.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable, dans la mesure où l'amendement est déjà partiellement satisfait par l'alinéa 8 du présent article : « Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. (...) La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. »

**M. Jean-Marc Lefranc.** Je soutiens l'amendement de M. Duron. L'annonce du Président de la République a inquiété les Bas-Normands. Le train faisait la liaison Paris-Caen en une heure quarante en 1970 ; il met une heure cinquante-deux aujourd'hui ! L'amélioration du trafic ferroviaire en Basse-Normandie est une nécessité impérieuse.

**M. Serge Grouard.** En première lecture, nous étions parvenus à un équilibre sur le développement futur du réseau de lignes ferrées à grande vitesse. Je crains que la multiplication d'amendements portant sur des tronçons particuliers ne le remette en cause.

Par ailleurs, il y aura deux vagues de réalisation, mais, en première lecture, M. le secrétaire d'État avait garanti que les projets ne seront pas retardés s'ils sont prêts. C'est à nous de faire en sorte qu'ils trouvent une concrétisation !

**M. François Brottes.** Les conditions du travail en commission évoluent. Désormais, le ministre est présent lors de l'examen des textes et les amendements adoptés par la Commission ne sont pas présentés de nouveau en séance publique. Il est donc très important, monsieur le président, que les comptes rendus de nos séances soient extrêmement fidèles. En particulier, je souhaite que les réponses du rapporteur et du Gouvernement soient transcrites avec la plus grande exactitude.

**M. le président Patrick Ollier.** N'ayez crainte, monsieur Brottes, j'y veillerai : la majorité est aussi attachée que vous à la fidélité du compte rendu.

**M. Jean-Marc Lefranc.** Les voies ferrées, c'est comme les autoroutes : les mieux servis ne souhaitent pas en voir davantage. Orléans est peut-être bien desservie, Monsieur Grouard, mais ce n'est le cas ni de Caen, ni de Cherbourg !

**M. le président Patrick Ollier.** Mes chers collègues, je vous rappelle que, lors des réunions de notre groupe, nous avons décidé de limiter le nombre d'amendements relevant de projets particuliers, afin de ne pas opacifier inutilement le propos du projet de loi. Je vous salue et vous remercie de respecter cet engagement.

**M. le secrétaire d'État.** Si l'on examine la carte des dessertes ferroviaires de la France, deux régions auraient pu s'estimer à juste titre oubliées par les projets actuels : la Basse-Normandie et la Haute-Normandie.

S'agissant de la Basse-Normandie, j'ai proposé au président de la région et aux députés concernés de créer une ligne nouvelle entre Paris et Mantes, des *shunts* autour de Bernay et d'Évreux, et de moderniser la ligne Paris-Granville.

S'agissant de la Haute-Normandie, le nouveau tronçon commun Paris-Mantes lui profiterait également. Par ailleurs, il a été prévu une vaste réflexion sur la gare de Rouen ainsi qu'un projet alternatif de desserte du Havre *via* Gisors et Serqueux.

Les annonces du Président de la République sur le Grand Paris ont quelque peu modifié la donne. Le prolongement de la ligne Éole de la gare Saint-Lazare jusqu'à la Défense et Mantes renforcerait mes propres mesures, en proposant une solution alternative, pour le trafic francilien. En revanche, mon projet ne prévoyait pas de mettre Le Havre à une heure de Paris et de développer une grande agglomération séquanaise.

Dans ce contexte, un amendement cohérent devrait porter sur le programme supplémentaire prévu à l'alinéa 18, et prévoir la réalisation, dans un premier temps, du tronçon entre Paris et Mantes, et, dans un deuxième temps, de la branche entre Rouen et Le Havre.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 214 de M. André Chassaigne.*

**M. Daniel Paul.** Mettre le Havre à une heure de Paris, c'est très bien, mais *quid* de Rouen ?

Quoi qu'il en soit, nous souhaitons que la décision du Président de la République figure dans le texte de loi, afin qu'elle ne reste pas lettre morte.

*Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*L'amendement CE 67 de M. Jean-Louis Gagnaire est retiré.*

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette ensuite l'amendement CE 28 de M. Gérard Charasse.*

*Puis, elle examine l'amendement CE 620 de Mme Marie-Line Reynaud.*

**Mme Marie-Line Reynaud.** Cet amendement tend à élargir le champ de la concertation prévue par le projet de loi à la création d'une imposition forfaitaire due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires et d'une taxe professionnelle versée aux communes par les entreprises de BTP, quelle que soit la durée des travaux.

Cet amendement avait déjà été présenté au Sénat. M. Borloo avait demandé une expertise auprès des services du ministère du budget.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 215 de M. André Chassaigne.*

**M. André Chassaigne.** Cet amendement vise à préciser les dates auxquelles la concertation sera engagée et les rapports présentés.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable : vous ramenez l'échéance de 2020 à 2010 !

*La Commission rejette cet amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CE 125 de M. Claude Gatignol.*

**M. Claude Gatignol.** Cet amendement vise à ajouter, dans le cadre du programme supplémentaire prévu à l'alinéa 18, l'amélioration de la grande ligne historique Paris-Cherbourg, totalement délaissée au cours des dernières décennies.

Récemment, M. le secrétaire d'État l'a remise sous les feux de l'actualité et, depuis quinze jours, une rame de TGV y circule – certes à vitesse réduite. Comme quoi tout est possible à la SNCF !

Le Président de la République ayant annoncé la création du TGV Paris-Le Havre, il serait surprenant que l'autre partie de la Normandie ne soit pas concernée – d'autant qu'en raison de la présence du grand chantier et du port de Cherbourg, le Cotentin vient d'être doté d'une plate-forme de ferroutage.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement, ainsi que les amendements CE 27 de M. Gérard Charasse et CE 137 de M. Philippe Duron.*

*Puis, elle adopte l'article 11 sans modification.*

**Article 12 :** *Transports urbains et périurbains hors Île-de-France*

*L'amendement CE 249 de M. Serge Letchimy est retiré.*

*La Commission examine ensuite les amendements identiques CE 287 de Mme Annick Lepetit et CE 323 de M. Yves Cochet.*

**Mme Annick Lepetit.** La notion de « code de la rue » résulte d'un très gros travail réalisé par les collectivités territoriales et les associations dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Le présent amendement vise à graver dans le marbre le principe de prudence du plus fort à l'égard du plus faible, ou du plus vulnérable, de manière à prendre en compte les usages différenciés de la rue et le partage de l'espace public.

De surcroît, un décret a été signé en juillet 2008 par Mme le ministre de l'intérieur afin d'autoriser l'application de ce principe. Il serait bon d'harmoniser les textes.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable : nous préférons une charte à un code.

**M. François Brottes.** Les conflits d'usage de l'espace public risquent de se multiplier, ce qui va amener les élus locaux à créer de plus en plus d'espaces dédiés. Or, en raison du nombre de parcelles concernées, il est très compliqué de construire une piste cyclable ou des aménagements de ce genre et il est souvent nécessaire d'obtenir une

déclaration d'utilité publique. La valeur normative d'un code – que ne possède pas une charte – pourra être reconnue dans ce cadre.

*La Commission rejette les amendements.*

*Elle examine ensuite les deux amendements identiques CE 216 de M. André Chassaing et CE 247 de M. Serge Letchimy.*

**M. Serge Letchimy.** Il est essentiel que les compétences s'accompagnent des moyens correspondants. Pour ne prendre qu'un exemple, la fiscalité destinée aux transports publics dans les communautés d'agglomérations est trois fois inférieure aux dépenses engagées par ces dernières pour assurer ce transport.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable, car la réponse à cette proposition figure aux alinéas 9 et 10 de l'article 12.

*La Commission rejette les amendements.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 99 de M. Jean Dionis du Séjour.*

**M. Jean Dionis du Séjour.** Le péage urbain a fait ses preuves à Londres, Oslo ou Singapour pour réduire les embouteillages, ce qui a des effets en termes de santé publique. Malgré les problèmes sociaux que soulève cette solution, je suis persuadé que nous y viendrons un jour. Le présent amendement est un jalon en ce sens.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. La question mérite assurément d'être traitée, mais après une étude complète des enjeux qui y sont liés.

*La Commission rejette cet amendement.*

*Elle rejette ensuite successivement, après avis défavorable du rapporteur, les amendements CE 217 de M. André Chassaing, CE 324 de M. Yves Cochet et CE 218 de M. André Chassaing.*

*Puis elle examine l'amendement CE 102 de M. Jean Dionis du Séjour.*

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'amendement tend à éviter le malus aux grands invalides civils, généralement contraints de conduire des voitures à boîte de vitesse automatique.

**M. le rapporteur.** Cet amendement est satisfait par la loi de finances pour 2009.

*L'amendement est retiré.*

*L'amendement CE 583 de M. Philippe Tourtelier est déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission est ensuite saisie de l'amendement CE 325 de M. Yves Cochet.*

**M. Yves Cochet.** Il est inconcevable que les constructeurs français produisent aujourd'hui, en pleine crise, des véhicules 4x4, même s'ils les dénomment désormais

« *crossover* ». Il faut dire clairement que cette conception de l'automobile a fait son temps. C'est l'objet de cet amendement.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 326 du même auteur.*

**M. Yves Cochet.** La réduction de la vitesse maximale autorisée est une mesure facile – un décret du Premier ministre suffit – et efficace, qui contribuerait en outre à réduire les importations de pétrole, lesquelles ont coûté 50 milliards d'euros l'an dernier.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CE 248 de M. Serge Letchimy.*

**M. Serge Letchimy.** Outre les quartiers sensibles, le désenclavement doit toucher aussi les villages et bourgs isolés, notamment en Guyane.

**M. le rapporteur.** Les villages isolés de Guyane ne relèvent pas de cet alinéa 8, consacré aux quartiers sensibles dans le cadre du plan « espoir banlieues ». Le sujet devrait plutôt être évoqué lors de l'examen de l'article 15 bis.

*L'amendement CE 248 est retiré.*

*La Commission rejette ensuite, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 581 de M. Philippe Tourtelier.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 100 de M. Jean Dionis du Séjour.*

**M. Jean Dionis du Séjour.** Compte tenu de l'ampleur des besoins en matière de transports publics urbains, le dé plafonnement du versement transport est indispensable pour éviter que ces coûts soient à la charge des ménages. Des promesses avaient été faites en ce sens : où en est le Gouvernement ?

**M. le rapporteur.** Avis défavorable. Outre que les entreprises ne doivent pas être seules à contribuer aux transports, cette mesure relève de la loi de finances.

*La Commission rejette cet amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CE 558 de M. Jean-Yves Le Déaut.*

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Si le Gouvernement ne fixe pas des objectifs, il n'y aura plus de transports régionaux dans deux ou trois ans.

*Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette cet amendement.*

*Elle rejette également, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 23 de M. Joël Giraud.*

*Elle examine ensuite l'amendement CE 3 de Mme Fabienne Labrette-Ménager.*

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Il s'agit d'exonérer les véhicules de collection de l'obligation de limitation des émissions de dioxyde de carbone.

*Sur l'avis favorable du rapporteur, La Commission **adopte** l'amendement.*

*L'amendement CE 557 de M. Jean-Yves Le Déaut est **déclaré irrecevable** en application de l'article 40 de la Constitution.*

*La Commission **rejette**, après avis défavorable du rapporteur, l'amendement CE 66 de M. Philippe Tourtelier, puis l'amendement CE 219 de M. André Chassaigne.*

*Elle **adopte** l'article 12 **modifié**.*

