

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen du titre II « Transports » (articles 16 à 22 *quater*)
du projet de loi portant engagement national pour
l'environnement (n° 1965) (*MM. Serge Grouard et Bertrand
Pancher, rapporteurs*)..... 2
- Information relative à la commission 32

Mercredi
17 février 2010
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 39

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

**Présidence de
M. Christian Jacob**
Président
puis de
M. Jérôme Bignon
Vice-président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire poursuit l'examen, sur le rapport de **MM. Serge Grouard et Bertrand Pancher, du titre II « Transports » (articles 16 à 22 *quater*) du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (n° 1965).**

M. le président Christian Jacob. Nous poursuivons maintenant l'examen des articles du projet de loi dit « Grenelle II ». Sur le titre II, parmi les 121 amendements déposés, après concertation avec la Commission des finances, les amendements CD 18, CD 279, CD 658, CD 671 et CD 710 ont été déclarés irrecevables en application de l'article 40 de la Constitution.

M. Philippe Duron. Ce titre II est important pour l'adaptation des transports aux problématiques environnementales. Le groupe SRC s'est montré raisonnable dans le nombre des amendements déposés et nous espérons qu'en retour de cette attitude responsable, nous obtiendrons quelques avancées sur des sujets tels que l'évolution des autorités organisatrices de transports et de leurs périmètres, en relation avec les nouvelles cohérences territoriales, la labellisation de nouvelles formes de transports alternatives à l'emploi de la voiture individuelle, la mise en œuvre de la directive « euro-vignette », notamment par la modulation de certains types de péage, la sécurisation des modes de financement des collectivités locales afin que la loi ne reste pas lettre morte et que celles-ci disposent des moyens de conduire les politiques publiques nécessaires, dans les agglomérations comme dans les départements. Le groupe SRC sera donc très sensible à l'attitude du Gouvernement au cours de la discussion.

TITRE II TRANSPORTS

CHAPITRE I^{ER} : Mesures en faveur du développement des transports collectifs urbains et périurbains

Avant l'article 16

La Commission est saisie de l'amendement CD 672 rectifié de M. Philippe Goujon tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Goujon. Afin d'encourager l'achat de vélos, de vélos à assistance électrique et de cyclomoteurs électriques, nous proposons d'instaurer, comme en Italie, un crédit d'impôt, à hauteur de 30 % du prix d'achat et à concurrence d'un seuil qui sera fixé par décret en Conseil d'Etat.

M. Serge Grouard, rapporteur. Avis défavorable car la disposition proposée est de portée trop générale mais la question, notamment celle des cyclomoteurs, mériterait d'être étudiée pour mettre en place des mesures incitatives.

M. Christophe Caresche. Une telle mesure, qui concerne plusieurs types de véhicules, mériterait une étude d'impact sur le comportement du consommateur. Je ne suis pas certain que le prix soit décisif lorsque l'on choisit d'utiliser le vélo. Ainsi, quand la Ville de Paris a institué des aides pour l'acquisition de nouveaux moyens de locomotion, les demandes n'ont pas été très nombreuses.

M. le président Christian Jacob. M. Philippe Meunier conduira prochainement une mission d'information sur le bruit qui pourrait se pencher sur celui provoqué par les cyclomoteurs.

M. Yves Cochet. Surtout les cyclomoteurs à moteur thermique !

M. Philippe Goujon. Il faut encourager l'usage du cyclomoteur électrique. Nous proposons aussi un système de bonus-malus écologique et des avantages fiscaux pour certains types de transports non polluants, y compris sur le plan sonore. Si le Gouvernement confirme son engagement de créer un groupe de travail sur la fiscalité écologique applicable aux nouveaux modes de déplacement, je pourrai retirer mon amendement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports. Nous pourrions demander au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), organisme qui dépend du ministère des transports, d'examiner l'impact sur le comportement des usagers du crédit d'impôt existant en Italie et celui de l'indemnité kilométrique en vigueur en Belgique.

L'amendement CD 672 rectifié est retiré.

Avant l'article 16

La Commission est saisie de l'amendement CD 676 rectifié de M. Philippe Goujon tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Goujon. Cet amendement vise, à titre expérimental, à soumettre les services de réparation de bicyclettes à un taux réduit de TVA, comme le permet la directive européenne 2009/47/CE. Cela faciliterait le maintien en centre ville de services qui subissent la concurrence des grandes surfaces installées en périphérie, favoriserait l'utilisation du vélo et soutiendrait la création d'emplois « verts ». Le choix s'offre entre plusieurs taux possibles.

M. Philippe Plisson. C'est une bonne suggestion, que l'on pourrait appliquer à d'autres mesures d'encouragement des pratiques respectueuses de l'environnement.

M. le rapporteur. Les amendements déposés par M. Philippe Goujon se répartissent en deux catégories selon qu'ils visent à instituer des incitations fiscales ou à favoriser l'utilisation du vélo. Ici, je ne conteste pas le principe de la disposition fiscale proposée mais je doute de son effet incitatif. Je suggère donc qu'elle soit renvoyée à l'étude d'impact que le ministre compte diligenter.

L'amendement est retiré.

Avant l'article 16

La Commission est saisie de l'amendement CD 675 de M. Philippe Goujon tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Goujon. Il s'agit d'une part d'étendre à l'ensemble du parc de camions à gros gabarit, dont la moyenne d'âge est de vingt ans, l'obligation de s'équiper de rétroviseurs permettant de neutraliser les angles morts de vision arrière et latérale, d'autre part d'apposer à l'arrière de ces véhicules un autocollant informant les cyclistes du danger de

doubler par la droite. Je rappelle que six cyclistes ont été écrasés à Paris en 2008 faute de visibilité.

M. le rapporteur. La directive européenne 2007/38/CE prévoit en effet que les camions doivent être équipés de tels rétroviseurs. Mais elle ne prend pas en compte les véhicules mis en circulation avant 2000 car l'installation serait techniquement très difficile.

S'agissant de l'autocollant, je rappelle que le code de la route interdit déjà de dépasser par la droite.

M. Philippe Goujon. Le code de la route interdit aussi de conduire sous l'empire de l'alcool et de rouler au delà d'une certaine vitesse et il existe cependant des éthylotests et des appareils de contrôle...

M. le Président Christian Jacob. La disposition n'est pas de nature législative.

M. Philippe Goujon. Je propose donc que le Gouvernement étudie son application.

L'amendement est retiré.

Avant l'article 16

La Commission examine l'amendement CD 678 de M. Philippe Goujon tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Goujon. Je défends également l'amendement CD 674 deuxième rectification. Tous deux visent à permettre aux employeurs de prendre en charge la totalité du coût, pour leurs salariés, des abonnements à des systèmes publics de location de vélos et de leur rembourser le coût annuel d'entretien d'un vélo pour ceux qui en sont propriétaires.

Le dispositif actuel de prise en charge des locations à hauteur de 50 % n'est pas appliqué correctement. Le système de remboursement existe en Belgique, où l'on constate une diminution de l'utilisation de la voiture et une augmentation de 46 % de l'utilisation du vélo, dont la part dans l'ensemble des transports est passée de 6,7 à 9,8 %.

M. Maxime Bono. Ces propositions sont intéressantes pour encourager les employeurs à accompagner leurs salariés dans le développement de l'usage du vélo. Ne pourrait-on étendre l'étude qui sera confiée au CERTU à la fiscalité du vélo en libre service et à l'autopartage ?

M. Philippe Tourtelier. L'étude du CERTU se complète. Pourra-t-on disposer de certains résultats avant le vote de la loi, notamment sur l'impact de la baisse de la TVA ?

M. Le secrétaire d'Etat. Une telle étude prend normalement trois mois, mais je demanderai que certains aspects soient traités plus vite.

M. Philippe Goujon. Je fais confiance au ministre pour nous fournir les renseignements que nous n'avons pas obtenus lors de l'examen du projet de loi de finances.

L'amendement CD 678 est retiré, de même que l'amendement CD 674, deuxième rectification et que l'amendement CD 677.

Avant l'article 16

La Commission est saisie de l'amendement CD 679 de M. François Pupponi tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Duron. Cet amendement a pour but de contribuer au désenclavement de certaines banlieues, en cohérence avec le plan « Espoir Banlieue » et de rappeler les priorités.

M. le rapporteur. Outre que cette disposition n'a pas un caractère normatif, faire référence aux trente sept projets du plan qui ont fait suite au premier appel à projets empêcherait de facto de prendre en compte les résultats du prochain. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 680 de M. François Pupponi tendant à insérer un article additionnel avant l'article 16.

M. Philippe Duron. Cet amendement est plus normatif car il pose comme principe l'intégration du désenclavement des quartiers défavorisés dans tout développement des transports à l'échelle métropolitaine.

M. le rapporteur. Ce paramètre est déjà pris en compte dans les appels à projets, qui doivent tenir compte de la desserte des quartiers sensibles. Qui plus est, cet amendement exclurait tout projet de transport en commun en dehors de ces quartiers, notamment en Ile-de-France. Avis défavorable.

M. Philippe Duron. L'amendement parle d'objectif « essentiel », pas « unique ».

M. le rapporteur. Il a bien un caractère exclusif puisqu'il est indiqué que « tout projet doit intégrer etc. ».

La Commission rejette l'amendement.

Article 16 (Articles L. 2213-3-1 [nouveau], L. 5214-16 et L. 5216-5 du code général des collectivités territoriales) : *Coordination des compétences transports urbains, voirie et stationnement sur le territoire des EPCI dotés de PDU*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 745 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 666 de M. Martial Saddier.

M. le rapporteur. La prestation « vélos en libre service » est de la compétence des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) mais le service peut aussi être assuré par une commune. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 681 de M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Rien ne devrait empêcher, selon une logique territoriale et financière, que les communautés urbaines soient compétentes pour mettre en place des vélos en libre service.

M. Le rapporteur. L'amendement améliore la cohérence du texte. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements CD 731 et CD 730 de M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Ils relèvent de la même logique que le précédent.

M. le rapporteur. Avis favorable.

La Commission adopte successivement les amendements.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 667 de M. Martial Saddier.

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

Elle examine ensuite l'amendement CD 651 de M. Yves Cochet.

M. le rapporteur. Cet amendement n'a pas de portée normative. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement

Puis elle adopte l'article 16 modifié.

Après l'article 16

La Commission examine un amendement CD 720 de M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Un amendement identique avait été adopté, à mon initiative, lors de la discussion du projet « Grenelle I », mais le Sénat avait supprimé la disposition, à la demande du Gouvernement.

M. le secrétaire d'État. Non, de sa propre initiative !

M. le rapporteur. La rédaction de cet amendement est ambiguë en raison de l'emploi de la formule « il conviendra ». Il me semble en outre très difficile à appliquer, la suppression des interdictions de trafic local de bus relevant de la compétence du Syndicat des transports d'Ile de France (STIF). Avis défavorable.

M. Yanick Paternotte. Même si cela ressort du STIF, le problème social est néanmoins réel : il existe des services publics de bus qui ne peuvent bénéficier aux travailleurs à horaires décalés, qui sont parmi les plus modestes et qui occupent souvent des emplois précaires.

M. le rapporteur. La suppression de l'interdiction de trafic local exige de modifier le décret correspondant.

M. le secrétaire d'État. Je suis d'accord avec le rapporteur quant aux attributions du STIF. Le décret sera modifié, compte tenu notamment du règlement européen.

M. Yanick Paternotte. Le sera-t-il avant la discussion en séance publique ?

M. le secrétaire d'Etat. Nous vous soumettrons le projet de décret qui sera envoyé au Conseil d'Etat.

L'amendement est retiré.

Article 16 bis (nouveau) : Organisation des transports à la Martinique

La Commission examine l'amendement CD 733 du rapporteur.

M. le rapporteur. Afin de satisfaire une demande récurrente, je propose d'insérer dans la loi d'orientation des transports intérieurs un nouveau chapitre relatif à la désignation d'une autorité organisatrice de transport unique dans les départements et les régions d'outre-mer.

M. Philippe Tourtelier. Cet amendement de réécriture globale rendrait sans objet les suivants, déposés par notre collègue Serge Letchimy, qui présentent l'avantage de rétablir les sous-périmètres fonctionnels de transports.

M. le rapporteur. Le dernier alinéa de mon amendement répond à cette préoccupation en visant les délégations de compétences aux établissements publics de coopération intercommunale.

M. le président Christian Jacob. S'il vous apparaissait que tel n'est pas le cas, M. Serge Letchimy pourrait redéposer ses amendements pour le débat en séance publique.

La Commission adopte l'amendement

Les amendements CD 682, CD 729 et CD 728 de M. Serge Letchimy deviennent sans objet.

La Commission adopte l'article 16 bis ainsi modifié.

Article 17 (Article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) : *Recours à une procédure d'urgence pour la réalisation d'infrastructures de transport collectif*

Après avoir adopté les amendements rédactionnels CD 734 et CD 747 du rapporteur, la Commission adopte l'article 17 ainsi modifié.

Article 18 (Article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) : *Assouplissement des règles d'adhésion au syndicat mixte instauré par la loi SRU.*

Après avoir adopté l'amendement rédactionnel CD 748 du rapporteur, la Commission adopte ensuite l'article 18 ainsi modifié.

Article 19 : Définition de l'autopartage et création d'un label spécifique

La Commission est saisie de l'amendement CD 686 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement précise les conditions d'attribution du label « autopartage » afin d'en rendre l'attribution et l'usage homogènes sur l'ensemble du territoire national et d'améliorer la protection des consommateurs.

M. le rapporteur. La rédaction de cet amendement est juridiquement imprécise. De plus, il exclut la compétence d'autres collectivités que les établissements publics de coopération intercommunale. Avis défavorable.

M. Philippe Duron. Dois-je comprendre que vous pourriez être favorable à une autre rédaction ?

M. Armand Jung. La question du label a fait l'objet au Sénat d'une proposition de loi, adoptée à l'unanimité, mais faute de temps, elle n'a jamais été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Il serait dommage de ne pas fixer dans la loi le principe du label, qui contribuerait à dynamiser les pratiques d'autopartage.

M. Maxime Bono. Il est en effet important que le label soit reconnu. Même si les conditions de sa délivrance sont fixées par décret, il faut que les collectivités puissent y participer. Enfin, il y a une certaine confusion entre location de courte durée, voire de très courte durée, et autopartage. Nous vous proposerons, dans le cadre de l'article 88, une rédaction quelque peu différente de l'amendement.

M. le rapporteur. Le Grenelle II est déjà un texte lourd. Nos collègues du Sénat y ont ajouté un certain nombre de dispositions, souvent à juste titre. En ouvrant de nouvelles niches, nous priverions le texte de sa cohérence, au risque de ne pas être fidèles à la logique de la loi.

L'alinéa 2 de l'article 19 – qui a le mérite d'être simple et clair – dispose que le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret. Cela me semble très satisfaisant. A quoi bon entrer davantage dans le détail ?

M. le président Christian Jacob. Je propose que le Gouvernement nous éclaire en séance publique sur l'esprit du décret.

M. le secrétaire d'État. Vous recevrez de ma part une réponse très précise à ce sujet.

L'amendement CD 686 est retiré.

La Commission examine l'amendement CD 186 de M. André Chassaigne.

M. Daniel Paul. Cet amendement vise à permettre aux collectivités locales d'organiser l'autopartage en régie ou délégation.

M. le rapporteur. Avis défavorable car, de la sorte, l'autopartage relèverait de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs, qui porte sur la législation des transporteurs. Ce serait totalement dissuasif et irait à l'encontre de l'objectif poursuivi !

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 687 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Il est proposé d'organiser l'autopartage dans les territoires à faible densité dans le cadre de « schémas de développement des transports à la demande ».

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Nous savons à quel point il est difficile de prendre des mesures incitatives en faveur de l'autopartage. Prévoir que la norme qui s'appliquera aux services de covoiturage sera établie par décret évitera que chaque collectivité fixe son propre cahier des charges et ses propres normes de qualité.

M. le rapporteur. Qualifier le covoiturage de « service » signifierait qu'il s'agit d'une activité rémunérée, mesurez-en les conséquences. Avis défavorable.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. En permettant à quatre personnes de partager un véhicule, les services de covoiturage s'inscrivent dans une logique de développement durable et d'économie pour les conducteurs !

M. Maxime Bono. De plus en plus d'entreprises organisent le covoiturage afin de sécuriser les parcours et de mettre un véhicule à la disposition de ceux qui le souhaitent. Il s'agit d'une activité nouvelle, dont il serait pertinent de définir les contours et les limites.

M. Yves Cochet. Il faut bien distinguer ce que proposent certaines entreprises et la mise à disposition du public non pas de « services » mais simplement d'aires de covoiturage. Sur la rocade de Rennes, par exemple, des parkings permettent aux personnes qui viennent des environs de déposer leur véhicule pour se regrouper dans un véhicule commun. Ce dispositif spontané fonctionne très bien, mais ce n'est pas un service. Pourquoi imposer un label ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Des associations organisent le covoiturage. Quel est leur statut ? L'objet de la loi n'est-il pas de donner un contenu au service de covoiturage ?

M. le rapporteur. Je maintiens qu'inscrire un tel service dans la loi aurait de lourdes conséquences et changerait totalement la logique du covoiturage.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 688 de Mme Annick Lepetit.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il est proposé de réserver des emplacements aux véhicules bénéficiant du label « autopartage ».

M. le rapporteur. Cet amendement est satisfait par le troisième alinéa de l'article 19.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'article 19 sans modification.

Après l'article 19

La Commission examine l'amendement CD 693 de M. Philippe Plisson.

M. Philippe Plisson. Les documents d'urbanisme prévoient systématiquement la création de places de parking pour les voitures. Dans la perspective qui est la nôtre d'inverser

la tendance et de favoriser les véhicules non motorisés à deux roues comme les transports doux, nous proposons de créer des parkings destinés aux vélos et aux véhicules non motorisés à deux roues comme les patinettes.

M. Yves Cochet. Il me semble que cet excellent amendement laisse de côté les véhicules à quatre roues comme les rollers...

M. le rapporteur. Le premier alinéa de l'amendement est peu normatif puisqu'il se contente d'ouvrir des possibilités aux communes. Elles s'engagent d'ailleurs déjà dans cette voie, la clause de compétence générale le leur permettant. En revanche, le troisième alinéa, aux termes duquel toute personne qui construit un ensemble d'habitations « doit » installer un équipement spécifique, me semble parfaitement défendable. Au total, je vous invite à retirer cet amendement au profit de l'amendement CD 673 que nous examinerons ultérieurement à l'article 19 *bis*.

M. Philippe Plisson. Nous pourrions en effet en être cosignataires, même s'il nous paraît plus vague et moins incitatif.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 19 : Modulation du versement transport en fonction des variations saisonnières de population dans les communes touristiques

La Commission examine deux amendements identiques, CD 691 de M. Philippe Duron et CD 717 de M. Jean-Pierre Marcon.

M. Philippe Duron. Les subventions de l'État étant souvent insuffisantes et les recettes provenant du versement transport étant plafonnées, les collectivités territoriales ont de plus en plus de mal à financer les dépenses liées aux transports en commun, en particulier le tramway. Afin de leur offrir une respiration, nous proposons de déplafonner le versement transport, en particulier dans les territoires qui comportent des communes classées touristiques.

M. Jean-Pierre Marcon. Il s'agit, pour des raisons économiques, de permettre aux communes d'organiser les dessertes pendant les périodes de forte fréquentation touristique.

M. le rapporteur. Je mesure l'intérêt de ces amendements pour les communes touristiques qui voient leur population varier au cours de l'année, mais j'y suis plutôt défavorable car d'autres dispositifs permettent déjà de les aider, en particulier la mesure récente qui prend en compte dans la dotation globale de fonctionnement les variations de population au cours de l'année.

La Commission adopte les amendements.

Après l'article 19

Puis elle examine l'amendement CD 692 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement est un peu de même nature puisqu'il vise à déplafonner le versement transport pour les villes dont la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et qui ont délibéré en faveur de la mise en place d'un plan global

des déplacements, et sans conditions pour les communes et les établissements publics dont la population est supérieure à 100 000 habitants.

Cet amendement se justifie par les besoins de financement de plus en plus importants des collectivités en faveur des transports en commun. Si nous voulons réaliser un report modal sur les transports collectifs, il nous faut trouver d'autres moyens de financement et améliorer ceux qui existent.

M. le rapporteur. Avis défavorable, car l'amendement, qui évoque « une démarche de planification globale des déplacements » sans en donner la définition, est bien flou au regard de ses conséquences.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 689 de Mme Annick Lepetit.

M. Jean-Paul Chanteguet. Le décret du 30 juillet 2008 apporte un certain nombre de changements importants dans la manière dont les usagers vont désormais se répartir l'espace public. Il nous paraît nécessaire d'informer la population sur ces nouveautés afin d'éviter d'éventuels accidents, et c'est la raison pour laquelle nous proposons de leur consacrer l'une des campagnes nationales de sécurité routière.

M. le rapporteur. L'idée est tout à fait intéressante, mais vous faites référence à un décret. Votre proposition ne relève donc pas du domaine législatif.

M. le secrétaire d'État. Je trouve moi aussi l'idée intéressante. Nous n'aurons pas le temps de préparer le décret que vous souhaitez d'ici le comité interministériel sur la sécurité routière que présidera demain le Premier ministre, mais je proposerai qu'une prochaine campagne nationale de prévention soit consacrée au partage de l'espace de circulation.

L'amendement est alors retiré.

La Commission examine l'amendement CD 654 de M. Yves Cochet.

M. le rapporteur. Je connais peu d'agglomérations de moins de 100 000 habitants capables de réaliser une infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP) lourde, de type tramway. Par ailleurs, un deuxième appel à projets TCSP est prévu. Cette précision n'est donc pas nécessaire.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 690 de Mme Annick Lepetit.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il est proposé qu'à partir du 1^{er} janvier 2012, les licences de taxi ne seront délivrées que pour l'exploitation de véhicules « propres », émettant peu de gaz à effet de serre.

M. Christophe Caresche. C'est ce qui s'appelle une disposition normative !

M. le rapporteur. Avis défavorable. Cette interdiction serait très lourde de conséquences. Le fait de ne pas délivrer d'autorisation d'exploitation aux véhicules qui ne répondent pas aux normes apparaîtrait à la profession comme un couperet et créerait une

distorsion entre les chauffeurs de taxis qui, titulaires de la licence, continueront à utiliser des véhicules polluants, et les nouveaux qui, eux, devront satisfaire à cette nouvelle norme. Cela serait injuste.

M. Christophe Caresche. Si vous êtes d'accord sur le fond, pourquoi ne pas prévoir un délai ?

M. le rapporteur. Je ne suis pas d'accord sur le fond !

M. Jean-Paul Chanteguet. J'ai bien entendu l'argument du rapporteur concernant les chauffeurs de taxi qui détiennent déjà une licence. Pourquoi ne pas leur imposer de se soumettre à cette obligation lorsqu'ils changent de véhicule ?

M. Philippe Tourtelier. L'amendement est un peu brutal, j'en conviens, mais il a le mérite de poser une question, qui l'a déjà été dans le domaine du logement, entre le parc ancien et le parc nouveau. Monsieur le rapporteur, que proposez-vous pour favoriser l'acquisition de véhicules propres par les chauffeurs de taxi, nouveaux ou anciens, comme cela a été fait à Londres et à New York ?

M. le rapporteur. Nous ne pouvons pas créer une disposition spécifique pour une seule profession !

La Commission rejette l'amendement.

Après l'article 19 : Monopole des taxis parisiens sur le site de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle

Puis elle examine l'amendement CD 721 de M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Cet amendement vise à promouvoir la libre concurrence entre les taxis – or celle-ci n'est pas respectée à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle – et à assurer un traitement égalitaire entre les taxis qui travaillent à l'aéroport Orly, où le monopole est aboli depuis un certain nombre d'années, et ceux qui travaillent à l'aéroport de Roissy.

À Roissy, des centaines de véhicules estampillés « taxis parisiens » attendent en permanence sur un parking, le plus souvent avec le moteur allumé – ce qui n'est guère satisfaisant en termes de développement durable – alors que le chargement est interdit aux taxis des départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise. De la sorte, lorsque vous annoncez à un chauffeur que vous vous rendez dans ce dernier département, il refuse de vous prendre parce que la course est trop courte et que, comme tous les taxis parisiens, il ne s'intéresse qu'aux courses qui lui permettent de rejoindre Paris intra-muros.

Cette situation crée des problèmes d'équité : entre les deux plateformes, mais aussi entre les taxis parisiens et les artisans des départements voisins. Où est par ailleurs la transparence quand, lorsque vous annoncez que vous n'êtes pas muni de votre carte bleue, vous vous heurtez à un refus de commerce ? Je vous invite donc à adopter cet amendement moral, doux et de bon sens.

M. le président Christian Jacob. Mais d'une douceur très relative...

M. le rapporteur. La question du monopole des taxis parisiens à l'aéroport de Roissy mérite d'être posée – je rappelle que les autres taxis ont la possibilité d'intervenir, mais uniquement sur réservation.

Le protocole sur l'évolution de la profession de taxi signé en mai 2008 entre le ministère de l'intérieur et les organisations professionnelles prévoit l'augmentation du nombre de taxis pour répondre à la demande et limite à deux le nombre de courses que peut effectuer quotidiennement un taxi parisien entre Paris et Roissy. Cela va dans le sens souhaité par notre collègue Paternotte. Je ne suis pas certain qu'il faille supprimer brutalement ce monopole, même si son principe pose un problème. Je le dis à ceux qui auraient l'intention de prendre l'avion : adopter cet amendement ne serait pas le meilleur moyen d'arriver à l'heure.... Avis défavorable.

M. Christophe Caresche. Au titre de la solidarité entre Paris et les départements limitrophes comme le Val-d'Oise, nous voterons cet amendement, d'autant que nous préférons que les taxis parisiens se trouvent à Paris, au lieu d'attendre dans les aéroports.

M. le rapporteur. Le protocole de mai 2008 va dans ce sens.

M. le président Christian Jacob. J'attire votre attention sur le fait que cet amendement n'est pas anodin et qu'il aura des conséquences très importantes pour les chauffeurs de taxi. Est-il opportun de modifier la réglementation en vigueur dans le cadre du projet de loi ? Nous devons mesurer les conséquences de cet amendement – sans doute plus importantes encore que celles du rapport Attali ! – et envisager les réactions, sans doute immédiates, de la profession.

M. Yves Albarello. Je m'associe aux propos de M. Paternotte car les taxis de Seine-et-Marne comme du Val-de-Marne subissent la même punition que ceux du Val d'Oise.

M. le rapporteur. En tant que rapporteur, je me dois de conserver une certaine cohérence à ce texte, qui ne saurait être un fourre-tout destiné à régler tous les problèmes de la nation. Tous ces amendements, en particulier ceux qui ont trait au monopole de la profession de chauffeur de taxi, sont-ils conformes à la logique du Grenelle de l'environnement ?

M. Yanick Paternotte. Je souhaite que le ministre nous éclaire sur les motifs de la distorsion qui subsiste à l'aéroport de Roissy. Ses explications pourraient motiver de notre part un changement de position.

M. le secrétaire d'État. Je vous rappelle que dans notre pays, la responsabilité en matière de taxis incombe au ministère de l'intérieur et non au ministère des transports. Je ne puis donc répondre à votre question. Quant à l'amendement de M. Paternotte, il est réellement *ultralibéral* ! Le protocole d'accord conclu le 28 mai 2008 a réussi à instaurer un équilibre, que je vous propose de préserver. Si j'étais le rapporteur de votre commission, j'émettrais un avis défavorable...

M. Yanick Paternotte. En dépit de cette réponse diplomatique, je maintiens l'amendement.

M. le président Christian Jacob. Je crois avoir été assez clair sur les conséquences de cet amendement, s'il venait à être adopté.

La Commission adopte l'amendement CD 721.

Elle examine ensuite l'amendement CD 652 de M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il est défendu.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Cet excellent amendement propose de mettre à la disposition des collectivités de nouveaux outils de financement. Je souhaiterais y ajouter une part des amendes de police, qui contribuent déjà pour partie à des aménagements de sécurité.

M. le rapporteur. Avis défavorable car la disposition proposée est trop générale. De quels outils de financement s'agit-il ?

La Commission rejette l'amendement.

M. Jérôme Bignon, vice-président de la Commission, remplace M. Christian Jacob à la présidence.

Article 19 bis (nouveau) : Infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables

La Commission examine l'amendement CD 737 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement a pour objet d'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.

Il est également proposé d'introduire les autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité parmi les personnes morales susceptibles de se voir transférer la compétence, ce que le Sénat, on ne sait pourquoi, n'a pas prévu.

Il comporte enfin deux modifications rédactionnelles.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 749, CD 750 et CD 751, du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 673 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Comme nous l'avions précédemment évoqué, il est proposé par cet amendement auquel s'associent désormais nos collègues du groupe SRC de rendre obligatoire, pour les nouvelles constructions d'immeubles à usage d'habitation ou à usage tertiaire, la création de stationnements sécurisés pour les vélos. Dans les immeubles non tertiaires, la création d'un tel équipement serait inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale, sur simple demande d'au moins l'un des copropriétaires

M. Philippe Tourtelier. L'amendement que notre collègue Plisson a retiré était beaucoup plus complet et comportait un alinéa traitant des copropriétés. Peut-être conviendrait-il de le redéposer dans le cadre de l'article 88.

M. Philippe Goujon. Mon amendement inclut le tertiaire. Par ailleurs, il prévoit l'inscription de l'équipement à l'ordre du jour de l'Assemblée des copropriétaires.

M. Philippe Tourtelier. L'alinéa 10 ne concerne que les immeubles d'habitation.

M. le rapporteur. L'amendement de Philippe Goujon inclut l'ensemble des éléments.

M. Jérôme Bignon, président. Vise-t-il la copropriété ?

M. le rapporteur. Il concerne plus précisément le stationnement privatif dans les copropriétés. Cela pose un problème, car on voit mal un copropriétaire céder un parking à la copropriété pour le transformer en garage à vélos.

M. Patrick Caresche. Cette disposition peut déjà être inscrite dans le plan local d'urbanisme puisque la ville de Paris l'a fait.

M. le rapporteur. Je l'ai également fait à Orléans. L'amendement rend cette disposition obligatoire.

La Commission adopte l'amendement CD 673 rectifié.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 752 du rapporteur.

Puis elle examine ensuite l'amendement CD 727 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Il procède de la même logique que l'amendement CD 673.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 735 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il n'y a pas de raison de prévoir au niveau réglementaire des modalités de raccordement spécifiques pour les infrastructures de recharge. Si des dispositions techniques spécifiques se révèlent nécessaires, elles pourront être précisées dans une documentation technique.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 726 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Il procède toujours du même esprit.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 736 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'inscrit dans le prolongement des amendements précédents.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD 725 de M. Philippe Goujon et CD 754 du rapporteur n'ont plus d'objet.

La Commission examine ensuite l'amendement CD 738 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit notamment de préciser 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.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 755 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 724 de M. Philippe Goujon.

M. Jérôme Bignon, président. Il me semble que cet amendement pourrait être retiré afin de rechercher une rédaction plus respectueuse du statut des copropriétés. *L'amendement est retiré.*

La Commission adopte l'article 19 bis ainsi modifié.

Après l'article 19 bis

La Commission examine l'amendement CD 683 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Faisant suite à de nombreux amendements déposés dans le passé, dont celui de M. Roland Ries au Sénat, et à une proposition de loi de M. Christian Philip, cet amendement prend le problème un peu différemment puisqu'il tend à décentraliser les politiques de stationnement et à créer un service public du stationnement doté de ressources.

Comme l'indique le dernier rapport de la Cour des comptes, le système d'amendes de police a montré une double inefficacité : s'agissant de la recette de stationnement, le taux de respect est de l'ordre de 20 % dans les plus grandes villes ; la recette des amendes de stationnement est également relativement médiocre.

La décentralisation des amendes de stationnement entraînerait plusieurs améliorations. En premier lieu, les collectivités disposeraient à la fois d'un outil leur permettant d'organiser la mobilité urbaine et de ressources supplémentaires, la recette pouvant être doublée si le système est mieux respecté. Ensuite, avec la réduction du nombre des voitures *ventouses*, les automobilistes mettraient moins de temps à trouver une place, parcourraient moins de kilomètres et produiraient ainsi moins de gaz à effet de serre, l'inefficacité du système de stationnement allongeant en moyenne de 10 % le temps de parcours.

L'économie des centres-villes s'en trouverait également améliorée grâce à une meilleure rotation et à une plus grande accessibilité des cœurs de ville aux chalands. Enfin, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, l'État n'y perdrait pas non plus car une plus grande efficacité du système générerait une recette de TVA certainement équivalente au montant actuel des amendes de police.

Voilà pourquoi il est proposé de donner aux communes et aux EPCI qui le souhaitent la possibilité d'organiser le service public du stationnement et de percevoir non seulement la redevance mais aussi le produit des sanctions en cas de non-paiement du droit d'usage de la voirie.

M. Christophe Caresche. C'est un sujet important, qui a déjà été maintes fois débattu au cours de la précédente législature et a fait l'objet d'un travail remarquable de Christian Philip, qui n'a toutefois jamais abouti, même si un amendement a failli être adopté.

Je crains que M. le secrétaire d'État ne nous fasse la même réponse qu'à M. Ries au Sénat. Elle ne saurait nous satisfaire car un consensus s'est formé sur le constat que vient de dresser M. Duron de l'échec du système actuel de stationnement payant tant du point de vue de la régulation du trafic que du point de vue financier. Nous attendons donc une réponse argumentée de la part du Gouvernement.

On peut faire de grands projets, parler de refondation du capitalisme mais, quand je vois qu'on est incapable de réformer le système de stationnement payant, je me pose des questions... Le moment est venu de concrétiser l'engagement pris par Nicolas Sarkozy pendant sa campagne électorale dans un courrier tout à fait explicite.

M. le rapporteur. Il s'agit effectivement d'un sujet important, qui revient en boucle depuis un certain temps. La proposition qui nous est faite de permettre aux communes d'organiser un service public du stationnement mérite toute notre attention.

M. Philippe Duron. Le maire d'Orléans ne peut qu'y être sensible...

M. le rapporteur. Bien que je dissocie mes deux fonctions, l'expérience que je peux avoir dans la belle ville d'Orléans me pousse, effectivement, à reconnaître que le sujet n'est pas inintéressant. Reste à en évaluer les conséquences. Il faudrait déjà préciser qui, des communes et des EPCI, agirait en la matière car les deux ne peuvent le faire à la fois.

M. Philippe Duron. C'est l'un ou l'autre.

M. le rapporteur. Il faudra le préciser.

Le dispositif proposé aurait en outre des conséquences financières. Au niveau national, il ferait tomber le dispositif de péréquation actuel qui permet de reverser des sommes aux petites communes via les départements. Il ferait également tomber la part de recettes revenant à l'État, correspondant aux amendes forfaitaires majorées, soit quelque 50 millions d'euros sur les 500 millions de recettes.

M. Christophe Caresche. Il y aurait compensation par la TVA !

M. le rapporteur. On ne saurait enfin oublier que l'Ile-de-France bénéficie de la péréquation nationale. Il est donc important de bien évaluer toutes les conséquences de cette proposition.

Nous devons aussi vérifier la cohérence du système de répression. Il ne faudrait pas que l'amende payée pour un dépassement de temps sur la place de stationnement soit plus élevée que celle pour un stationnement gênant. Nos concitoyens n'y comprendraient plus rien.

La question du recouvrement est également importante. Est-ce l'État qui gèrera le recouvrement pour le compte des communes ? Les communes qui n'ont pas opté pour le système proposé seront-elles obligées de le faire ? Si elles ne le font pas, l'État continuera-t-il à percevoir le recouvrement pour elles, auquel cas plusieurs systèmes se côtoieraient et se cumuleraient ?

Ce problème doit impérativement être traité, mais, un groupe de travail vient d'être créé, des réponses précises devraient être apportées aux questions que je viens de soulever, dont il pourrait être tenu compte dans un amendement déposé pour le débat en séance publique, à condition, monsieur le ministre, que nous disposions à temps des conclusions de celui-ci suffisamment tôt. Dans cette attente, je souhaite le retrait de l'amendement.

M. le secrétaire d'État. C'est effectivement une vieille affaire. J'ai confié, il y a cinq ans, à votre ancien collègue Christian Philip une mission à ce propos, qui a donné des résultats très intéressants.

Le sujet est revenu en débat au Sénat par le biais d'un amendement de M. Roland Ries, président du groupement des autorités régulatrices des transports, le GART. Le Gouvernement n'a pas d'opposition de principe à la dépénalisation mais, compte tenu des questions que cela soulève – conséquences sur la péréquation et sur les recettes de l'État, cohérence à vérifier entre les montants des amendes, constatation des manquements de recouvrement, règlement de contentieux, rôle des polices municipales, des polices d'État et des auxiliaires de police, aspects juridiques –, il a préféré demander à l'auteur de l'amendement de le retirer et de présider un groupe de travail réunissant des représentants des ministères du budget, de l'intérieur, de la justice et des transports.

Je propose que s'y joignent deux membres de la commission et, qu'en attendant ses conclusions, M. Duron veuille bien retirer son amendement et ceux qu'il a déposés à sa suite.

M. Philippe Duron. Le sujet est suffisamment grave pour qu'on agisse au plus vite. Les dysfonctionnements causés par la verbalisation actuelle du stationnement sont tellement importants qu'ils en deviennent scandaleux. Cela étant dit, le groupe SRC accepte de retirer ses amendements à ce propos et de participer au groupe de travail.

M. Didier Gonzales. Le groupe UMP m'a désigné pour faire partie de ce groupe de travail.

L'amendement est retiré, de même que les amendements CD 685 et CD 684 de M. Philippe Duron.

CHAPITRE II : Mesures relatives aux péages autoroutiers

Article 20 (Articles L. 130-4 et L. 330-2 du code de la route) : *Transposition d'une directive européenne en vue de développer les péages autoroutiers sans barrière*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 756 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 20 ainsi modifié.

Après l'article 20

La Commission est d'abord saisie de l'amendement CD 694 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Il convient de donner à titre exceptionnel aux départements et aux communes la possibilité de concéder ou d'exploiter en régie des voies à péage sur leur territoire de manière à financer la construction ou le réaménagement d'infrastructures pour

désenclaver des bassins d'emplois. Un tel financement devient en effet de plus en plus difficile, du fait notamment de l'alourdissement de la charge des conseils généraux qui risque de réduire leur capacité d'investissement. L'usine Faurecia – l'un des plus beaux exemples de relocalisation industrielle en France –, où s'est rendu voilà quelques mois le Président de la République, a ainsi bien failli ne jamais être reconstruite, le bassin d'emploi de Flers étant totalement enclavé.

M. le rapporteur. Le budget d'une collectivité est alimenté par l'impôt, lequel répond à une logique d'équité entre les habitants d'un territoire donné et a pour objet le fonctionnement de services publics, qu'ils soient routiers ou autres. Autant instituer une redevance dans quelques cas particuliers pourrait se comprendre, autant le prévoir « lorsque le service rendu aux usagers le justifie » reviendrait à ouvrir la porte à l'instauration de taxations partout sur le territoire.

M. Jean-Marie Sermier. Le dispositif proposé ne viendrait-il pas en concurrence avec la taxe kilométrique sur les poids lourds, dont l'expérimentation va débiter dans certains départements ?

M. Philippe Duron. Le dispositif proposé n'a rien à voir avec la taxe kilométrique sur les poids lourds puisque celle-ci est destinée à financer notamment des infrastructures alternatives à la route par le biais de l'abondement du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF.

L'amendement n'a d'autre objet que de permettre aux départements et aux communes de trouver un financement pour réaliser des infrastructures nouvelles quand la situation d'un bassin d'emplois l'exige. Quant au risque d'inéquité, le problème existe depuis qu'a été ouverte la possibilité d'instituer des péages, notamment autoroutiers.

M. le secrétaire d'État. Le débat est complexe puisqu'il porte à la fois sur le péage et sur l'éco-taxe, sachant toutefois que le principe de base concernant l'usage des routes est la gratuité.

La France compte 8 000 kilomètres d'autoroutes à péage et 12 000 kilomètres d'autoroutes gratuites et de routes nationales qui vont être soumises à l'éco-taxe sur les poids lourds à partir de début 2012, de même que, en l'état actuel de la demande des départements, 3 000 kilomètres sur les 580 000 kilomètres de routes départementales – je laisse de côté les 400 000 kilomètres de voies communales.

Donner la possibilité aux départements et aux communes d'instituer des péages en plus de l'application de l'éco-taxe, qui est déjà une révolution dans notre pays, me semble trop lourd et trop compliqué. Reste le cas de certains ouvrages. C'est ainsi que M. Maxime Bono et moi-même avons travaillé – afin d'éviter que l'île ne soit envahie – sur le remplacement du péage du pont de l'Île de Ré par une éco-taxe spécifique dont le montant irait à part égale à l'achat d'espaces naturels et à la mise en place de transports collectifs sur l'île.

M. Alain Gest. L'adoption d'un tel dispositif constituerait un vrai revirement, sachant que l'opposition s'y était fortement opposée lorsque son instauration avait été envisagée lors de l'examen de la loi de décentralisation de 2004.

M. le rapporteur. Le débat mérite en tout cas d'être ouvert.

L'amendement est retiré.

Article 21 (Chapitre X du titre Ier du code de la voirie routière) : *Modulation des péages en fonction des émissions de GES des camions, mise en place au plus tard le 1^{er} janvier 2010*

La Commission adopte d'abord l'amendement rédactionnel CD 757 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 695 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Les modulations de péages autoroutiers doivent être fixées par les exploitants sur proposition de l'AFITF afin de permettre une normalisation des tarifs.

M. Maxime Bono. Les tarifs des autoroutes concédées ont fait l'objet d'un rapport sévère de la Cour des comptes en 2008. C'est pourquoi la proposition de confier à l'AFITF la responsabilité de fixer une règle du jeu me semble une mesure de bon sens.

M. le rapporteur. Je comprends bien la logique de l'amendement qui tend à une gestion mieux coordonnée. Cependant, ce serait là confier à l'AFITF une mission qui n'entre pas dans son champ de compétences. La modulation est un élément du contrat entre le concédant et le concessionnaire. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie des amendements CD 696 de M. Philippe Duron, CD 187 de M. André Chassaigne et CD 188 et CD 189 de M. Daniel Paul, pouvant être soumis à une discussion commune.

M. Philippe Duron. Les modulations de péages doivent faire l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales traversées.

M. Daniel Paul. Les amendements CD 187 et CD 188 tendent à permettre une majoration de péage en zones sensibles afin de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route dans les massifs alpins et pyrénéens.

L'amendement CD 189 vise à encourager notre pays à demander la révision de la directive Eurovignette afin d'intégrer les coûts externes liés aux transports dans le calcul des péages.

M. le rapporteur. Je vois mal comment, s'agissant de l'amendement CD 696, pourraient être organisées les concertations envisagées avec toutes les collectivités locales traversées ! Ne nous compliquons pas la vie avec des milliers de concertations !

Concernant l'amendement CD 187, on ne peut pas parler de majoration au sens juridique du terme, mais d'une taxe. Par ailleurs, selon la directive 1999/62/CE à laquelle fait référence l'amendement, l'accord des États concernés limitrophes est nécessaire, ce qui suppose, dans le cas sous-entendu, celui de l'Italie, qui n'y est pas favorable

Quant à l'amendement CD 188, si les droits régulateurs envisagés pour remplacer les modulations de péage selon les heures sont appliqués pour atténuer la congestion de certaines autoroutes à certaines heures, ils risquent, dans les cas visés, d'être incompatibles avec la directive « Eurovignette 3 ».

Enfin, la directive 1999/62/CE dont il est question dans l'amendement CD 189 est en cours de révision. Veillons à ne pas adopter de dispositifs risquant d'être incompatibles avec celle-ci.

M. Daniel Paul. Je prends acte de l'avis du rapporteur concernant les deux premiers amendements. Nous aborderons à nouveau ces sujets en séance publique.

Quant à l'amendement CD 189, rien n'empêche d'encourager la France à aller dans le bon sens même si la directive en question est en cours de révision.

M. le secrétaire d'État. La France est très active en ce domaine. Pendant la présidence française, j'ai tout fait, avec le concours efficace de notre ami Gilles Savary, pour faire avancer la révision de cette directive. Je suis malheureusement au regret de constater que cela n'a pas été le cas des deux présidences suivantes et que la présidence espagnole n'a pas l'intention non plus de traiter ce dossier. Nous ne pouvons qu'espérer que la présidence suivante sera plus compréhensive

M. Daniel Paul. Sans intégration des coûts externes, il n'y aura ni politique européenne des transports ni rééquilibrage des modes de transport.

La Commission rejette successivement les amendements CD 696, CD 187, CD 188 et CD 189.

La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD 697 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Comme la directive le permet, cet amendement vise à moduler les péages en fonction des dommages causés à la route.

M. le rapporteur. Avis défavorable, la modulation étant déjà effective en fonction des différentes classifications de poids lourds existantes.

M. Philippe Duron. Peut-être conviendrait-il de penser aux poids lourds du futur.

M. le rapporteur. En l'état, cette modulation ne s'impose pas.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD 698 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Nous proposons cette fois de moduler les péages en fonction des zones, qu'elles soient de montagne ou qu'elles constituent des espaces écologiques sensibles. Il convient de favoriser l'intégration des coûts externes et l'utilisation de modes alternatifs à la route dans de telles zones.

M. le rapporteur. Avis défavorable car cette modulation serait à somme positive alors qu'elle ne peut être faite qu'à somme nulle.

M. Philippe Duron. C'est pourtant une possibilité offerte par la directive dans les zones sensibles.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 668 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. L'amendement vise à majorer les péages sur les itinéraires de montagne afin de favoriser le transfert modal. Je rappelle, à cet égard, que les poids lourds y consomment plus de carburant, que le danger qu'ils représentent est patent, que le bruit et la pollution y sont particulièrement néfastes et, enfin, que le coût des infrastructures y est sensiblement plus important.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Outre le problème posé par la directive, cette majoration deviendrait, dans le cas précis, une taxe.

M. Martial Saddier. Sur le plan réglementaire, des exonérations ne sont-elles pas envisagées en fonction du nombre journalier de poids lourds circulant sur des itinéraires de montagne ?

M. le secrétaire d'État. *A priori* non, sous réserve de vérification.

M. le rapporteur. La directive « Eurovignette » permet certes de mettre en place un surpéage – notamment dans les zones de montagne –, mais outre que ce dernier serait en l'occurrence assimilé à une taxe affectée à la réalisation d'un projet, comment, par exemple, obtenir l'accord de l'Italie pour la partie italienne des Alpes ?

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD 669 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Compte tenu de la réponse précédente de M. le rapporteur, je retire également l'amendement.

L'amendement CD 669 est retiré.

La Commission examine alors l'amendement CD 739 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à supprimer la possibilité d'étendre aux véhicules particuliers la modulation des péages prévue pour les poids-lourds par la directive « Eurovignette ». Une telle mesure est en effet difficilement applicable en raison, notamment, de la difficulté à déterminer la classe de pollution des véhicules au moment du péage.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD 718 de M. Jean-Pierre Marcon n'a plus d'objet.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 700 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Une fixation kilométrique des tarifs de péages sur les nouvelles sections d'autoroute permettrait une plus grande lisibilité, de même qu'une réévaluation annuelle des tarifs selon un indice unique pour chaque autoroute.

M. le rapporteur. Avis défavorable : outre que l'amendement ne résoudrait pas l'ensemble des problèmes qui se posent, nous ne nous situons pas dans une optique de constructions tous azimuts en la matière. J'ajoute que M. le secrétaire d'État a installé un comité des usagers visant à promouvoir une harmonisation des tarifs.

La Commission rejette l'amendement.

L'amendement CD 665 de M. Martial Saddier est alors retiré.

La Commission examine ensuite les amendements identiques CD 670 de M. Martial Saddier et CD 699 de M. Philippe Duron.

M. Martial Saddier. L'amendement CD 670 est défendu.

M. Philippe Duron. De même que l'amendement CD 699.

La Commission rejette les deux amendements identiques.

Elle adopte l'article 21 ainsi modifié.

Après l'article 21

La Commission examine l'amendement CD 701 de Mme Marie-Line Reynaud portant article additionnel après l'article 21.

Mme Marie-Line Reynaud. Cet amendement vise à instaurer une imposition forfaitaire aux futurs concessionnaires de lignes à grande vitesse (LGV) au profit des communes traversées. Aux plus de deux cents élus qui sont venus l'autre jour à l'Assemblée nationale soutenir une telle idée, vous avez répondu, monsieur le secrétaire d'État, que la décision était reportée aux lendemains des élections régionales. Qu'en sera-t-il ?

M. le secrétaire d'État. Il ne s'agit là que d'une interprétation de certains d'entre eux.

Mme Marie-Line Reynaud. En outre, M. Borloo avait affirmé lors du Grenelle I qu'il soumettrait cette question à Bercy afin qu'une étude globale soit réalisée.

M. le secrétaire d'État. Il s'agit, en effet, d'une question très importante. D'ici à 2020, 2 000 kilomètres de LGV seront construits et, après cette date, 2 500 kilomètres supplémentaires. C'est donc à juste titre que les communes concernées s'interrogent sur les éventuelles retombées financières qu'elles pourront percevoir. C'est parce que je considère comme insuffisante la mise en place du fonds de concours de 0,4 % du montant global des travaux qui sera mis en place dès que les concessionnaires auront été choisis, que j'ai proposé au Premier ministre d'étudier le principe d'une taxe pérenne. Sont concernés les départements de l'Indre-et-Loire, de la Vienne, de la Charente, des Deux-Sèvres, de la Charente-Maritime, de la Gironde, mais également de la Sarthe, de la Mayenne, de l'Ille-et-Vilaine ainsi que du Maine-et-Loire.

Mme Delphine Batho. Même si personne ne conteste le bien-fondé de telles infrastructures, ces dernières ne manqueront pas de créer de sérieux dégâts environnementaux, paysagers et sonores qu'il conviendra d'indemniser – ce que ne permettra pas de faire le fonds de concours évoqué par M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État. Il n'est pas question d'« indemniser » les communes – car toutes sont demanderesse en matière de LGV –, mais d'entendre leur demande quant à l'attribution d'une ressource nouvelle.

Mme Delphine Batho. Les maires concernés, quelle que soit leur sensibilité politique, veulent disposer d'une ressource annuelle pérenne, ce qui n'a aucun rapport avec le fonds de concours évoqué.

Par ailleurs, compte tenu des propos de M. le secrétaire d'État et de ce que des engagements ont été pris depuis déjà deux ans concernant l'étude de la mise en place de cette compensation, il me semble que nous pouvons adopter unanimement cet amendement qui évoque seulement les conditions de création d'une imposition forfaitaire.

M. le secrétaire d'État. Il définit tout de même, pour 2010, une imposition de 10 000 euros par kilomètre de LGV ! En outre, si la demande d'une telle imposition est en effet partagée par l'ensemble des élus, les chantiers ne commenceront qu'en 2011 et les ouvrages ne seront installés qu'en 2016. Or RTE ne paye une taxe à une commune qu'une fois l'ouvrage terminé. J'ajoute que les conseils municipaux, unanimes, de toutes les communes de Charente concernées se sont battus pour le maintien de l'itinéraire LGV Poitiers-Angoulême tel qu'il avait été fixé.

Mme Marie-Line Reynaud. Si l'ancien président du conseil général de Charente, M. Houssin, a joué en l'occurrence un rôle majeur, tous les maires ne l'ont pas suivi.

M. le secrétaire d'État. Une majorité d'entre eux l'avait fait.

M. le rapporteur. L'amendement, par trop détaillé, fait fi du calendrier. Compte tenu des assurances formulées par M. le secrétaire d'État sur sa volonté de faire avancer le dossier, j'invite ses auteurs à le retirer. J'ajoute que par l'intermédiaire des régions, des départements, voire des communautés d'agglomération, les collectivités territoriales participent déjà au financement des LGV. Un transfert de financement sur certaines d'entre elles seulement serait de mauvais aloi.

La Commission rejette l'amendement CD 701.

Avant l'article 22

Elle examine ensuite l'amendement CD 706 de Mme Catherine Coutelle, portant article additionnel avant l'article 22.

M. Philippe Duron. Le Gouvernement devra remettre un rapport au Parlement sur le financement des 2 000 kilomètres de LGV dans les six mois suivants l'adoption de la loi.

M. le rapporteur. Le nombre de rapports prévu par le projet de loi étant d'ores et déjà important, ne les multiplions pas ! Avis défavorable.

M. Philippe Duron. Cet amendement pourrait être l'occasion, pour le Gouvernement, de préciser en séance publique sa vision du futur financement des LGV.

M. Jérôme Bignon, président. Questions écrites, questions orales : les moyens d'interroger le Gouvernement ne manquent pas !

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 705 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. La loi sur la régulation ferroviaire prévoyait la remise d'un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de RFF avant la fin de 2009. N'en ayant pas vu la première page, cet amendement dispose que ce rapport sera remis avant la fin du premier trimestre de 2010.

M. Jérôme Bignon, président. Comme la loi ne sera pas adoptée avant cette date, l'adoption de l'amendement serait sans conséquence.

M. le rapporteur. En outre, il concerne la loi sur la régulation des transports ferroviaires. Avis défavorable.

M. Maxime Bono. Je le retire mais je le représenterai dans le cadre de l'article 88 avec une date appropriée.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD 704 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Le transport de marchandises par wagon isolé étant d'intérêt général, la SNCF doit rester engagée dans son exploitation.

M. le rapporteur. L'amendement revient à inviter l'État à compenser le déficit de la SNCF et à engager ainsi des dépenses supplémentaires qui disconviendraient à la lettre et à l'esprit de l'article 40 de la Constitution – la Commission des finances l'eût-elle considéré comme recevable. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 702 de M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Six mois après l'adoption de la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, le Gouvernement remettra au Parlement une évaluation des conséquences de la libéralisation du fret en termes de report modal.

M. Jérôme Bignon, président. Le Parlement ne serait-il pas dans son rôle en procédant lui-même à cette évaluation ?

M. Maxime Bono. C'est une très bonne idée, mais je maintiens néanmoins mon amendement.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 703 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) est élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. Le SNIT n'ayant pas encore été défini, il est précisé que le Parlement doit connaître les propositions du Gouvernement avant la fin de cette année.

M. le secrétaire d'État. J'entends bien.

M. le rapporteur. Avis défavorable, car je ne vois pas très bien l'apport de cet amendement qui concerne par ailleurs le Grenelle I.

La Commission rejette l'amendement.

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

Article 22 (Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005) : *Ratification de l'ordonnance relative aux voies ferrées*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 759 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD 190 de M. André Chassaigne.

M. Daniel Paul. Nous proposons de supprimer la possibilité pour une autorité portuaire de confier l'entretien et la gestion des voies ferrées portuaires à un tiers dans le cadre d'un contrat de partenariat.

M. le rapporteur. Avis défavorable : l'amendement remet en cause la loi portuaire et la possibilité de nouer des partenariats public-privé (PPP).

M. Maxime Bono. Plus globalement, je regrette que le Grenelle II ne soit guère explicite en matière de transport maritime et fluvial. Sans doute aurait-il été utile que les préconisations du Grenelle de la mer figurent dans un chapitre particulier de ce texte, notamment celles concernant la création d'un organisme regroupant l'ensemble des activités de recherche sur le bateau de transport du futur. Ne serait-il pas possible de réfléchir, avant la séance publique, à un chapitre spécifiquement dédié à cette question ?

M. Jérôme Bignon, président. Des groupes de travail ont été mis en place sur chacun de ces projets afin de les rendre opérationnels – peut-être sur un mode législatif – mais cela est encore prématuré.

M. le secrétaire d'État. J'ajoute qu'une partie des sommes du grand emprunt sera dédiée à l'élaboration du bateau du futur.

M. Jérôme Bignon, président. Il en a été en effet question lors du dernier comité de suivi qui s'est tenu le 2 février.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 766 de M. André Chassaigne.

M. Daniel Paul. Le certificat de sécurité sur le réseau ferré national est délivré par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et garantit les règles de sécurité appliquées à la SNCF. Faute d'une telle mention, des règles propres aux réseaux ferrés portuaires dérogeant aux règles de sécurité applicables sur le réseau national pourraient voir le jour.

M. le rapporteur. Avis défavorable, l'alinéa 10 visé par l'amendement signifiant qu'une entreprise ferroviaire qui dispose d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF sur le réseau national n'en a pas besoin d'un autre pour circuler sur les voies portuaires.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission adopte l'article 22 ainsi modifié.

Après l'article 22

M. Jérôme Bignon, président. L'amendement CD 660 de M. Alfred Trassy-Paillogues portant article additionnel après l'article 22 n'est pas défendu.

M. Alain Gest. Il est dommage que l'amendement ne puisse être examiné car il vise à rendre obligatoire une épreuve théorique d'éco-conduite lors de l'examen du permis de conduire.

M. le rapporteur. Il est satisfait par la réforme du permis de conduire.

Article 22 bis (nouveau) (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) : *Diverses dispositions relatives au transport de voyageurs*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 760 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 22 bis ainsi modifié.

Après l'article 22 bis

La Commission est saisie des amendements CD 722 rectifié de M. Yanick Paternotte et CD 707 de M. Maxime Bon, portant article additionnel après l'article 22 bis et pouvant être soumis à une discussion commune.

M. Yanick Paternotte. L'amendement CD 722 rectifié est défendu.

M. Maxime Bono. L'amendement CD 707 tend à consacrer l'existence d'un réseau orienté fret constitué à partir d'axes performants de circulation.

M. le rapporteur. Avis défavorable, ces amendements étant satisfaits par l'article 11 du Grenelle I.

La Commission rejette successivement les deux amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD 712 rectifié de M. Jean-Claude Sandrier.

M. Daniel Paul. Notre amendement tend à développer la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) afin d'obtenir des gains de temps sans pour autant accroître considérablement les coûts. Il vise, également, à créer les conditions du « Y renversé » permettant d'équilibrer l'offre ferroviaire vers l'Auvergne et Midi-Pyrénées.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Parmi les projets adoptés par le Grenelle I figure l'axe Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), l'actuelle ligne Paris-Lyon étant saturée. Outre que le doublement de la ligne et la desserte du Centre ainsi que de l'Auvergne permettent de faire d'une pierre deux coups, le POLT créerait une concurrence particulièrement malvenue avec le POCL.

M. le secrétaire d'État. Non seulement le POLT a été abandonné en 2002, mais deux projets sont en cours pour la zone « sud-Europe-Atlantique » : le barreau Poitiers-Limoges ainsi que l'ouverture de la gare d'Austerlitz à un trafic beaucoup plus important.

Le POCL constitue quant à lui une très belle opération d'aménagement du territoire – l'itinéraire Paris-Lyon est en effet les prémices de celui de Lyon-Turin, Marseille-Nice ou Montpellier-Barcelone – mais également de sécurisation afin de soulager la ligne actuelle Paris-Lyon complètement saturée.

La Commission rejette l'amendement.

Article 22 ter (nouveau) (Article 1531 [nouveau] du code général des impôts) : *Taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif*

La Commission examine l'amendement de suppression CD 767 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'article 22 ter, ajouté par le Sénat, instaure hors Ile-de-France une taxation sur les plus-values immobilières réalisées en raison d'investissements infrastructurels et, plus particulièrement, de transports urbains et de réalisation de gares, les sommes recueillies permettant de réaliser d'autres infrastructures. Or, un rapide calcul montre que ces financements seraient inférieurs à 1 % de ceux que nécessite la création d'un transport en commun en site propre (TCSP). En outre, le texte disposant que le périmètre dans lequel s'applique la taxation ne peut être éloigné de plus de 800 mètres d'une station de transports collectifs urbains ou de 1 500 mètres d'une entrée de gare ferroviaire, comment définir précisément ce dernier et justifier que la taxe, dans le second cas, s'applique à la quasi-totalité d'une ville alors que, dans le premier, elle s'appliquerait d'un côté du corridor menant à la station et pas de l'autre ?

De surcroît, en courant sur plusieurs années, la taxe sera diluée dans le budget général de l'autorité organisatrice des transports empêchant ainsi de distinguer les financements qui seront spécifiquement dédiés aux investissements de transport. Enfin, ce n'est pas avec une nouvelle taxe que l'on aidera les quartiers défavorisés desservis par les TCSP.

M. Yanick Paternotte. Le texte ne fait que reprendre le dispositif – efficient – prévu dans le cadre du Grand Paris, et il est difficile de se déjuger : le droit doit s'appliquer uniformément sur notre territoire. Par ailleurs, si la création d'une infrastructure portant préjudice à un propriétaire – jusqu'à l'expropriation – donne droit à indemnisation, l'amélioration d'une infrastructure ou la création d'un TCSP majorant la valeur d'un bien doit quant à elle contribuer à l'amélioration des financements publics. Il n'est pas illégitime, conformément à un souci d'équité, de taxer un retour à bonne fortune. Enfin, outre que le taux de cette taxe n'est pas très élevé, une exonération est prévue pour les biens possédés depuis quinze ans.

M. Philippe Tourtelier. Si je comprends la volonté de ne pas accroître les impôts, je trouve l'explication de M. le rapporteur quelque peu laborieuse. En ce qui concerne les quartiers défavorisés, je rappelle que la taxe porte sur des biens qui ont été valorisés. La question des périmètres, quant à elle, est inhérente à l'urbanisme en général. Par ailleurs, les sommes recueillies peuvent être affectées à la modernisation de l'ensemble des infrastructures

de transport. Enfin, il me paraît politiquement normal qu'une partie de la plus-value foncière réalisée suite à la mise en place d'un TCSP soit récupérée.

M. Philippe Duron. Sachant que, depuis des années, nous cherchons à améliorer le financement des infrastructures de transport et que la création d'une LGV ou d'une ligne de tramway entraîne une appréciation des biens immobiliers, un partage de la plus-value entre opérateurs privés et publics ne me semble pas illégitime.

M. Martial Saddier. Il suffit de constater l'écart entre un terrain constructible et celui qui ne l'est pas : parce que la valorisation d'un bien est due pour une grande part à la collectivité, il me semble logique que celui qui en bénéficie participe à l'amélioration des équipements publics. Plus encore : pourquoi une restriction des périmètres à 800 et 1 500 mètres alors que dans un certain nombre d'intercommunalités les zones périurbaines ou rurales ont été oubliées en matière de transport collectif et que l'équipement de ces dernières est plus coûteux que dans les zones plus densément peuplées ?

M. le rapporteur. Tout d'abord, les habitants concernés financent par leurs impôts les équipements auxquels il vient d'être fait allusion. Ensuite, l'article 22 *ter* induit une différence de traitement entre les habitants d'une même ville : à distance égale d'une station, les moyens d'y accéder peuvent être très divers. Par ailleurs, l'ampleur du projet du Grand Paris peut sans doute justifier des procédures différentes. Enfin, si le Grenelle de l'environnement constitue une avancée majeure, il ne faut pas pour autant empiler les dispositifs les uns sur les autres et accroître les taxes, au risque que les différentes parties du texte en défigurent l'ensemble.

Quoi qu'il en soit, afin de tenir compte de l'ensemble de vos remarques, je retire l'amendement afin que nous en rediscutions dans le cadre de l'article 88.

L'amendement CD 767 est retiré.

M. Jérôme Bignon, président. En matière de plus-value, nos concitoyens sont déjà assujettis à de nombreuses taxations : taxe foncière sur le foncier bâti et non bâti, taxe sur la plus-value en cas de mutation, droits de succession et d'enregistrement, taxe additionnelle au droit d'enregistrement et de mutation (TADDEM)... J'ajoute que le propriétaire d'un commerce dans une zone qui a fait l'objet de travaux peut demander une revalorisation du loyer de son locataire.

M. le rapporteur. L'article tel qu'il est conçu pourrait valoir pour n'importe quel équipement en milieu urbain : la construction d'un théâtre ne valorise-t-elle pas les biens alentours ?

M. Philippe Duron. Je remercie M. le rapporteur pour le retrait de l'amendement.

Par ailleurs, l'augmentation du loyer d'un commerçant n'est pas comparable à la perception d'une plus-value par le propriétaire, celui-ci pouvant d'ailleurs fort bien s'acquitter d'une partie de la plus-value qu'il voudrait répercuter sur celui-là.

M. Jérôme Bignon, président. Son impôt sur le revenu augmentera à proportion du loyer supplémentaire perçu.

La Commission examine ensuite l'amendement CD 708 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement – de même que les amendements suivants CD 765, CD 764, CD 763 et CD 762 – vise à préciser que les syndicats mixtes peuvent également bénéficier de la plus-value.

M. le rapporteur. Nous pourrions également en reparler mais j'émetts, en l'état, un avis défavorable à l'ensemble de ces amendements : c'est en effet selon moi à l'autorité organisatrice des transports de procéder à cette gestion, non aux syndicats mixtes.

La Commission rejette l'amendement CD 708.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD 743 du rapporteur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette ensuite l'amendement CD 765 de M. Philippe Duron.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD 742 du rapporteur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette successivement les amendements CD 764 et CD 763 de M. Philippe Duron.

Elle adopte ensuite successivement l'amendement rédactionnel CD 744 du rapporteur ainsi que l'amendement CD 732 du même auteur.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette l'amendement CD 762 de M. Philippe Duron.

La Commission adopte l'article 22 ter ainsi modifié.

Article 22 quater (nouveau) : Expérimentation des péages urbains

La Commission est saisie de l'amendement de suppression CD 719 de M. André Chassaigne.

M. le rapporteur. MM. Chassaigne, Dolez, Gosnat et Daniel Paul n'étant pas là pour le défendre, je reprends l'amendement.

Outre que le péage urbain dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants génère des inégalités sociales, la logique du Grenelle tend à éviter l'étalement urbain donc le mitage que favoriserait, au contraire, l'adoption de l'article 22 quater.

M. Philippe Duron. Je suis défavorable à cet amendement de suppression. Le péage urbain constitue, de même que le stationnement, un outil pour gérer la circulation et pour accroître le transfert modal de la route vers d'autres modes de transport. Par ailleurs, il ne me paraît pas pertinent de rayer d'un trait de plume le travail du Sénat.

M. le secrétaire d'État. Pour une fois, je ne suis pas d'accord avec le rapporteur. Je rappelle qu'il s'agit d'un dispositif expérimental, dans les grandes villes, que les élus peuvent ou non l'appliquer, et que le Sénat a encadré ce dispositif, à la demande d'ailleurs du Gouvernement, par un certain nombre de « garde-fous ». Cette expérimentation me paraît cohérente et raisonnable.

M. Martial Saddier. En outre, quel signal donnerions-nous en Europe si nous supprimions ce dispositif expérimental et encadré ?

M. le rapporteur. À Londres, le péage urbain rapporte environ 120 millions d'euros pour un coût de gestion de 100 millions. En revanche, le « versement transport » en Ile-de-France s'élève à 2,7 milliards d'euros. À quoi bon empiler les taxes pour « trois fois rien » ? De surcroît, comment mettre en œuvre un tel péage dans les agglomérations : par télépéage à toutes les entrées ? Enfin, *quid* des habitants des banlieues qui viennent travailler en centre-ville alors qu'il n'est pas toujours possible d'emprunter les transports en commun, d'ailleurs saturés ? Le Grenelle est un formidable outil, un projet qui ne doit pas être « gâché ».

Mme Françoise Branget. Je rejoins les propos du rapporteur : outre que le seuil de 300 000 habitants ne me semble pas pertinent – il faudrait le porter à 500 000 voire à un million –, l'exemple londonien n'est pas probant, et l'organisation des activités économiques risque quant à elle d'être sensiblement modifiée à la suite, notamment, de délocalisations hors des centres-villes.

M. Philippe Duron. Outre que Londres est un exemple un peu spécieux compte tenu de sa morphologie, les habitants de l'agglomération de Stockholm, eux, ont souhaité poursuivre cette expérimentation. Le problème n'est pas tant d'instaurer les péages urbains que de ne pas interdire à des élus de réfléchir à leur éventualité.

M. le président Christian Jacob. Bien que cette mesure compte en effet un certain nombre de « verrous », il ne faudrait pas qu'elle discrimine les habitants des banlieues et créent des ségrégations. Au cas où l'amendement serait voté, le Gouvernement s'engagerait-il à fournir une évaluation comparative des différentes situations existantes ?

M. le secrétaire d'État. C'est précisément à partir d'un tour des villes d'Europe effectué par le rapporteur du Sénat que nous avons établi les précautions en question. Si certains maires arguent d'un prétendu rétablissement de l'octroi, je signale qu'à Londres, Göteborg, Stockholm ou Singapour, les centres-villes sont désormais débarrassés des voitures. Sans doute la Région Ile-de-France pourrait-elle par ailleurs discuter des tarifs des « Pass Navigo », mais la solidarité en acte consisterait à ce que les habitants de Paris *intramuros* acceptent de payer plus cher leur titre de transports que les habitants de Seine-et-Marne : dans ce cas-là, le péage urbain serait inutile.

Mme Annick Lepetit. J'attends avec impatience un grand débat sur les transports publics en Île-de-France, mais, en terme de financement, l'État, à ce jour, n'a pas mis un [seul] euro sur la table. En outre, le PLF pour 2010, la loi sur le Grand Paris ou le grand emprunt devaient faire état des mesures financières préconisées par M. Gilles Carrez en faveur du développement des transports publics, mais il n'en a rien été.

Par ailleurs, toutes les villes européennes ne sont pas comparables – il est plus facile d'instituer un péage dans une ville comme Stockholm accessible par des ponts. Si un tel péage de cordon, par exemple, ne s'impose pas à Paris, nous sommes en revanche favorables à un péage en réseau comme c'est d'ailleurs le cas avec l'écotaxe des poids lourds, proposée par le Grenelle I – à ce propos, j'ai été très heureuse d'entendre M. le secrétaire d'État affirmer que le calendrier serait globalement respecté, même s'il y a un décalage dans le temps.

La Commission adopte l'amendement CD 719.

*L'article 22 quater est ainsi **supprimé**.*

*En conséquence, les amendements CD 659 de M. Yves Cochet, CD 741, CD 761, CD 740 du rapporteur **n'ont plus d'objet**.*

Article additionnel après l'article 22 quater : Transport public fluvial en Guyane

La Commission est saisie de l'amendement CD 711 de Mme Christiane Taubira, portant article additionnel après l'article 22 quater.

M. Philippe Tourtelier. Cet amendement dispose qu'un décret en Conseil d'État définit les conditions spécifiques de capacités professionnelles et, le cas échéant, financières, applicables au transport public fluvial en Guyane.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Après l'article 22 quater

La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD 709 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. En supprimant la redevance que les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroute (SEMCA) versaient à l'AFITF, la majorité a commis une imprudence. Si le rapport Gressier contient à ce propos des dispositions intéressantes, le Gouvernement n'en a, hélas ! pas suffisamment tenu compte. L'amendement vise donc à financer l'AFITF en lui garantissant une ressource jusqu'à ce que la taxe sur les poids lourds soit effective dans le cadre d'un contrat de projet pluriannuel jusqu'en 2012 ou 2013 mais, également, à enrichir ses missions – notamment en matière d'évaluation et d'ingénierie financière – et à élargir son collège aux acteurs professionnels ainsi qu'aux personnalités qualifiées.

M. le rapporteur. Outre que tout ce qui concerne l'AFITF relève du règlement, la composition du conseil d'administration en trois collèges avec des représentants de l'État, du Parlement et des collectivités territoriales est sujette à caution dès lors que son budget relève exclusivement de l'État.

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

M. Jérôme Bignon, président. Chers collègues, nous avons terminé l'examen du titre II « Transports ». Je remercie M. le Ministre d'être resté jusqu'à la fin de nos débats.



Information relative à la commission

M. le président Christian Jacob. L'aménagement du territoire entrant dans notre champ de compétences, j'ai souhaité que notre commission soit saisie pour avis du projet de loi de réforme des collectivités territoriales, que nous devrions examiner fin mars. Je vous propose de désigner notre collègue Jérôme Bignon rapporteur pour avis : il connaît bien le sujet et il a déjà déposé, il y a deux ans, une proposition de loi sur la question (n°144).

M. Jean-Paul Chanteguet. Je suis d'accord avec la saisine de notre commission. Pouvez-vous nous préciser quand aura lieu cet examen ?

M. le président Christian Jacob. Compte tenu du calendrier prévisionnel, cet examen en commission du développement durable devrait avoir lieu fin mars.

La commission a désigné M. Jérôme Bignon, rapporteur pour avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat, de réforme des collectivités territoriales (n° 2280).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 17 février 2010 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Maxime Bono, M. Jean-Yves Bony, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Yves Cochet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Lucien Degauchy, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Yannick Favennec, M. André Flajolet, M. Alain Gest, M. Jean-Pierre Giran, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Christian Jacob, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Conchita Lacuey, M. Pierre Lang, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Bernard Lesterlin, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, M. Philippe Meunier, M. Yanick Paternotte, M. Christian Patria, M. Jean-Luc Pérat, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhet

Excusés. - M. Daniel Fidelin, M. Joël Giraud

Assistaient également à la réunion. - Mme Delphine Batho, M. Charles-Ange Ginesy, M. Philippe Goujon, Mme Colette Langlade, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Daniel Paul