

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010**

181<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 6 mai 2010**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LAFFINEUR

### 1. Engagement national pour l'environnement (n° 2449) (suite) (p. 2912)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 2912)

##### Article 19 bis A (p. 2912)

Amendement n° 569 : M. Serge Grouard, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ; M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; amendement n° 583 rectifié.

##### Après l'article 19 bis A (p. 2912)

Amendements n° 604, 570.

##### Article 19 bis B (p. 2913)

Amendements identiques n° 609 et 559.

##### Article 19 bis (p. 2916)

Amendements n° 568, 35, 598, 596, 597.

##### Après l'article 19 bis (p. 2919)

Amendements n° 591 rectifié, 594, 36, 482, 483, 526, 582.

##### Article 20 (p. 2921)

Amendements n° 223, 224 rectifié.

##### Après l'article 20 (p. 2921)

Amendements n° 225 rectifié, 590.

##### Article 21 (p. 2921)

M. Daniel Paul.

Amendements n° 485, 486.

Amendements identiques n° 487 et 571.

Amendements n° 488, 584, 489 rectifié.

Amendements identiques n° 572 rectifié et 585 rectifié.

Amendements n° 574, 1576 et 586 rectifié.

##### Après l'article 21 (p. 2923)

Amendements n° 37 et 45, 523.

##### Avant l'article 22 (p. 2924)

Amendements n° 503, 490, 501 rectifié et 555 rectifié, 524.

##### Article 22 (p. 2927)

Amendements n° 548, 599, 430 rectifié.

#### *Suspension et reprise de la séance* (p. 2928)

Amendement n° 430 rectifié (suite).

##### Après l'article 22 (p. 2928)

Amendement n° 429 rectifié.

##### Article 22 bis (p. 2929)

Amendement n° 573.

##### Après l'article 22 bis (p. 2929)

Amendements n° 504, 550.

#### *Rappel au règlement* (p. 2930)

M. François Brottes.

##### Article 22 ter (p. 2931)

Amendements n° 587, 221, 222.

##### Article 22 quater (p. 2931)

Amendements n° 595 et 610 : M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

##### Article 22 quinquies (p. 2934)

##### Après l'article 22 quinquies (p. 2934)

Amendements n° 551, 552, 554.

##### Avant l'article 23 A (p. 2935)

Amendements n° 686, 687, 688 : M. Serge Poignant, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

##### Article 23 A (p. 2936)

Amendements identiques n° 662 et 827.

##### Article 23 (p. 2936)

M. Louis-Joseph Manscour.

Amendement n° 358.

Amendements n° 689 et 830 rectifié ; n° 690, 772.

Amendements identiques n° 643 et 719.

Amendement n° 829.

Amendements identiques n° 663 et 691.

Amendements identiques n° 612 et 795.

Amendement n° 671 : M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ; amendements n° 692, 613, 693 rectifié.

##### Après l'article 23 (p. 2940)

Amendements n° 611 ; 614 et 793, 791, 836, 792.

Article 24 (p. 2941)

Article 24 *bis* (p. 2941)

*Suspension et reprise de la séance* (p. 2941)

Article 25 (p. 2941)

Amendements identiques n<sup>os</sup> 44 rectifié, 46 rectifié, 658 rectifié.

Amendements n<sup>os</sup> 108, 707, 849.

Après l'article 25 (p. 2943)

Amendement n<sup>o</sup> 790 rectifié.

Article 25 *bis* A (p. 2943)

Article 25 *bis* (p. 2943)

Amendement n<sup>o</sup> 752.

Article 26 (p. 2943)

M. Michel Havard.

Amendements n<sup>os</sup> 833, 708 ; 109 et 615, 665, 616, 110, 709 rectifié, 1577, 694, 618 rectifié, 789 et 695, 111, 617 rectifié, 112, 696, 697, 733 rectifié, 831, 748, 698.

Article 26 *bis* (p. 2945)

Article 26 *ter* (p. 2945)

Amendement n<sup>o</sup> 700.

*Rappel au règlement* (p. 2945)

M. Jean-Paul Chanteguet.

Article 27 (p. 2945)

Amendements n<sup>os</sup> 621, 756 rectifié, 742, 38, 359, 826, 853.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 619 et 788.

Amendements n<sup>os</sup> 773, 804, 801, 854, 702 rectifié, 747.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 113 rectifié et 787.

Amendements n<sup>os</sup> 116, 622.

Amendements identiques n<sup>os</sup> 666 et 701.

Amendement n<sup>o</sup> 825, 620 rectifié.

Après l'article 27 (p. 2948)

Amendements n<sup>os</sup> 834, 786, 760.

Article 27 *bis* (p. 2949)

Amendement n<sup>o</sup> 770.

Article 27 *ter* (p. 2949)

Article 28 (p. 2949)

Amendements n<sup>os</sup> 704, 749 rectifié.

Après l'article 28 (p. 2951)

Amendement n<sup>o</sup> 1009, deuxième rectification : M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.

Article 29 (p. 2951)

Amendements n<sup>os</sup> 705, 1309.

Article 29 *bis* (p. 2951)

Amendements n<sup>os</sup> 706, 1010.

Après l'article 29 *bis* (p. 2952)

Amendement n<sup>o</sup> 703.

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 2952)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTICE DE M. MARC LAFFINEUR,**

**vice-président**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

### Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi, adopté par le Sénat, portant engagement national pour l'environnement (n<sup>os</sup> 1965, 2449, 2429, 2310).

Le temps de parole restant pour la discussion de ce texte est de cinq heures vingt-sept minutes pour le groupe UMP, dont 371 amendements restent en discussion ; sept heures dix-sept minutes pour le groupe SRC, dont 346 amendements restent en discussion ; deux heures trente-six minutes pour le groupe GDR, dont 232 amendements restent en discussion ; trois heures vingt minutes pour le groupe NC, dont 82 amendements restent en discussion ; et vingt minutes pour les députés non inscrits.

### DISCUSSION DES ARTICLES (SUITE)

**M. le président.** Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles, s'arrêtant à l'article 19 *bis* A.

#### Article 19 *bis* A

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 569.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** L'amendement est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Grouard, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n<sup>o</sup> 569.

**M. Serge Grouard, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Défavorable.

Monsieur Cochet, l'article 19 *bis* A a été adopté sur votre suggestion.

**M. Yves Cochet.** En effet.

**M. Serge Grouard, rapporteur.** L'amendement n'apporte rien au texte dont vous avez eu l'initiative et qui a été adopté par la commission.

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 569 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 583 rectifié.

La parole est à Mme Jeanny Marc.

**Mme Jeanny Marc.** L'amendement est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable, car l'amendement est déjà satisfait.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 583 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 19 bis A est adopté.)*

### Après l'article 19 *bis* A

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 604.

La parole est à M. Louis Guédon.

**M. Louis Guédon.** Il s'agit de renforcer la protection de l'environnement dans les sites naturels protégés, en particulier dans les îles. Je songe notamment à celles de notre région, que je connais bien : les îles du Ponant, qui regroupent Bréhat, Batz, Seing, Ouessant, Molène, Houat, Hoëdic, Yeu, Belle-Île et Aix.

Face aux difficultés auxquelles ces îles sont confrontées, nous devons soutenir leur population, qui fait d'immenses efforts pour maintenir une activité économique en l'absence de continuité territoriale.

Voici quelles sont ces difficultés. L'acheminement des biens de consommation, des matériaux de construction et des ressources en carburant est très coûteux. En outre, afin de mieux protéger l'environnement, il est désormais interdit d'enfouir les déchets, qui doivent être renvoyés sur le continent, et de procéder à l'assainissement de la même manière qu'auparavant. Ces communes voient donc leur budget flamber.

Par ailleurs, leur économie souffre beaucoup. Elle a été traumatisée par l'interdiction incompréhensible du filet maillant dérivant, alors que l'île d'Yeu était, on s'en souvient, le premier port thonier français. L'Europe avait donné de l'argent pour les senneurs – trente millions ; ces bateaux sont sortis de flotte. Nous devons donc aider ces îles à maintenir leur environnement.

Jusqu'à présent la « taxe Barnier », prélèvement sur chaque billet acheté par les touristes se rendant en bateau sur les îles, leur permettait d'équilibrer leur budget. Or le montant modeste de cette taxe – 1,52 euro – n'a pas été réévalué depuis 1995. Les municipalités souhaitent donc une réévaluation qui tienne compte des indices pertinents, relatifs par exemple au coût de la construction ou aux loyers.

De plus, les municipalités demandent que la taxe, qui n'était prélevée sur le billet des touristes que trois mois par an, du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre, soit due par la même catégorie de visiteurs toute l'année.

Voilà, mes chers collègues, comment nous pourrions, dans une période délicate, aider nos concitoyens, qui ont vocation à développer une économie dans un contexte d'insularité, à faire face à leurs difficultés. Merci de soutenir leur action !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Nous sommes sensibles à l'excellent argumentaire de notre collègue. Toutefois, l'alinéa II de l'amendement nous pose problème, car il est plutôt d'ordre réglementaire.

Je vous propose donc de rectifier votre amendement, monsieur Guédon, afin de supprimer le II, et de ne conserver que le I.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission.

**M. le président.** La parole est à M. Louis Guédon.

**M. Louis Guédon.** Si je vous comprends bien, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, vous seriez favorables à l'indexation proposée du coût du billet, mais non à l'allongement de la durée de perception de la taxe.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Elle est fixée par le règlement !

**M. Louis Guédon.** C'est un peu léger, étant donné les difficultés auxquelles les îles sont confrontées ! Réactualiser le montant, c'est le minimum que vous puissiez faire,...

**Mme Françoise de Panafieu.** Le minimum syndical !

**M. Louis Guédon.** ...mais comme aide, c'est un peu léger !

**M. le président.** Êtes-vous favorable à la rectification proposée, monsieur Guédon ?

**M. Louis Guédon.** Même si je n'obtiens pas ce que souhaitent mes concitoyens, le peu que je pourrai leur apporter sera tout de même préférable à la situation actuelle.

Mais la mesure est nettement insuffisante, étant donné les contraintes qui touchent l'urbanisme, la construction et l'acheminement des ressources, l'obligation de transporter

les déchets par bateau, puisqu'il est interdit de les traiter sur l'île, et les frais qui en découlent. Ce n'est guère faire preuve de solidarité envers nos concitoyens !

Je le répète, je ne refuserai pas cette mesure minimale, mais elle est bien faible au regard de l'esprit de solidarité qui s'impose.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Monsieur Guédon, le II n'est pas utile, car cela est déjà fixé par voie réglementaire.

**M. Philippe Boënnec.** Sur la même période ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Oui. Voilà pourquoi nous vous proposons de rectifier votre amendement pour ne conserver que le I.

**M. le président.** Monsieur Guédon, retirez-vous le II ?

**M. Louis Guédon.** Je me plie naturellement aux désirs du secrétaire d'État et du rapporteur. Mais je ne vois pas, monsieur le secrétaire d'État, comment la voie réglementaire pourrait donner satisfaction à mes concitoyens.

**M. le président.** Donc vous retirez le II, monsieur Guédon ?

**M. Louis Guédon.** Oui, monsieur le président,...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Merci, monsieur Guédon.

**M. Louis Guédon.** ...mais j'aimerais pouvoir rassurer mes concitoyens en leur disant que ce II n'a pas d'importance.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Vous pouvez les rassurer !

**M. Louis Guédon.** Ils en seront heureux !

**M. le président.** L'amendement n° 604 est donc ainsi rectifié.

*(L'amendement n° 604, tel qu'il vient d'être rectifié, est adopté.)*

**Mme Françoise de Panafieu.** À l'unanimité !

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 570.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** L'amendement est défendu.

*(L'amendement n° 570, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

#### Article 19 bis B

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 609 et 559, visant à supprimer l'article 19 bis B.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 609.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est opposé à l'article 19 bis B qui résulte de l'adoption d'un amendement de M. Paternotte.

Premièrement, comme le savent bien les élus parisiens et franciliens, le ministère de l'intérieur a noué un dialogue satisfaisant avec les taxis ; en outre, le Parlement travaille sur les professions réglementées.

Deuxièmement, cette disposition fait l'unanimité contre elle.

Troisièmement, la fin du monopole des taxis parisiens ne ferait pas baisser les prix, car les taxis sont déjà en concurrence avec d'autres modes de transport – motos taxis, navettes, etc.

Enfin, les tarifs seraient peu lisibles pour les voyageurs aériens et l'on attirerait encore plus de taxis à Roissy, où ils sont déjà en surabondance.

La politique de l'État consiste à faire en sorte qu'en Île-de-France, les taxis soient dans les communes et non scotchés du matin au soir devant les files d'attente des aéroports. Telle est la raison pour laquelle le Gouvernement souhaite la suppression de l'article 19 *bis* B.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 559.

**M. Daniel Paul.** Il est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable sur ces amendements ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Favorable, bien sûr.

**M. le président.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Je souhaite dire quelques mots de l'amendement du Gouvernement et de ses conséquences, ou plutôt de son absence de conséquences.

J'ai lu attentivement l'exposé sommaire. Depuis l'adoption de mon amendement en commission, au mois de février, toute la profession a demandé à me rencontrer, ainsi que les co-signataires de l'amendement, MM. Albarello – qui ne peut être présent aujourd'hui – et Gonzales, au nom desquels je m'exprime.

Le constat est clair : le *statu quo* n'est pas satisfaisant, pour des raisons structurelles. Les taxis dits parisiens sont non pas dans Paris, mais à l'aéroport, où ils poireautent pendant des heures.

L'un des arguments du Gouvernement, qui figure dans l'exposé sommaire, est la délivrance d'un plus grand nombre de licences. Mais cela ne servira à rien : les chauffeurs de taxis parisiens – j'ai longuement rencontré toutes les composantes de la profession, et il y aurait beaucoup à dire sur le sujet – sont généralement des salariés déclassés, souvent des réfugiés politiques, logés très loin de Paris. Or Paris *intra muros* n'offre plus de remisage pour les taxis, et les chauffeurs habitent souvent en grande couronne, voire en Picardie.

Le vrai problème, le voici : comment relocaliser les véhicules dans Paris *intra muros* ? Comment assurer une mixité sociale et permettre à ces chauffeurs d'habiter là où ils doivent travailler en priorité le matin de bonne heure, c'est-à-dire dans Paris ? Les autres taxis, qui ont des licences en grande couronne, sont interdits de travail !

Il n'en a pas toujours été ainsi. Une expérimentation a été menée à Roissy – dont le territoire est partagé entre le Val d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis –, en accord avec les artisans ; elle permettait aux taxis artisans localisés de venir charger. Aujourd'hui, cela ne fonctionne pas.

Vous avez évoqué le protocole du 28 mai 2008. S'agissant de Roissy, il comportait, je le rappelle, un codicille spécifique portant sur l'expérimentation d'une voie spécifique sur l'auto-route du Nord. Malheureusement, trois mois après, les travaux du tunnel du Landy sont faits et il n'y a plus de voie spécifique.

Je sais que la gestion des taxis relève non pas de votre tutelle, monsieur le secrétaire d'État, mais de celle du ministre de l'intérieur et du préfet de police de Paris, mais depuis trois mois, il me semble que l'on aurait pu trouver les voies d'une médiation afin de résoudre ce problème qui se pose toujours à Roissy et plus à Orly. On aurait pu travailler sur la police des taxis, les Boers qui sont quasiment inexistantes sur la plateforme comme j'ai pu le constater lors des deux matinées que j'ai passées avec les représentants des taxis parisiens et les syndicats. Les Boers ne font pas leur travail alors que la profession est aujourd'hui concurrencée par de nouveaux services : navettes motos, limousines, services de transport à la demande. Aujourd'hui, il n'y a donc pas de taxis dans Paris et il y a des malheureux à Roissy. Je le dis en toute franchise au Gouvernement : il faudrait remettre un peu d'ordre dans tout cela.

S'agissant des taxis parisiens dans Paris, je m'étonne de lire, dans l'exposé sommaire de l'amendement du Gouvernement, que l'on va créer plus de plaques. En effet, l'expérimentation Autolib menée par la ville de Paris va conduire à supprimer des emplacements de stationnement de taxis. Comment dès lors envisager une augmentation de leur nombre ? Ce n'est pas cohérent.

Il y a un moment où il faudra envisager de remettre le système des taxis à plat. L'objectif de 20 000 taxis, de nouvelles licences, c'est faire le jeu des grands groupes, mais cela n'est pas aider les artisans qui souffrent, cela n'est pas améliorer le fonctionnement de la plateforme et cela ne répondra pas au problème des utilisateurs qui habitent la grande couronne, lesquels se heurtent quotidiennement à des refus de course.

Monsieur le secrétaire d'État, à travers vous, je demande au Gouvernement que l'on rediscute avec la profession de cet aspect spécifique, que l'on examine les problèmes structurels et l'évolution conjoncturelle. L'émergence d'Autolib n'est pas neutre dans le débat. Évitez de favoriser encore les grands groupes et pensons aux salariés de ces groupes, aux artisans taxis salariés, à ceux qui louent très cher un droit de travailler, assez souvent à perte – à cet égard, quand certains attendent des heures un hypothétique client sur la plateforme, on peut comprendre qu'ils refusent des courses trop courtes. Par ailleurs, s'agissant de la voie réservée, je vous propose d'examiner l'expérimentation sur l'A3 puisque celle menée sur l'A1 a échoué. Enfin, je demande à la ville de Paris de trouver des places pour remiser les taxis ce qui permettra aux chauffeurs de venir dans Paris prendre possession de leur véhicule et y travailler au lieu de jouer aux cartes, prendre le café et lire le journal à Roissy en attendant le client.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Monsieur Paternotte, je suis extrêmement sensible à votre argumentation. Vous avez bien voulu rappeler que c'était le ministre de l'intérieur qui était en charge de la gestion des taxis. Je l'ai informé ce matin du débat qui allait se dérouler cet après-midi. Il propose la mise en place d'un groupe de travail réunissant des représentants du ministère de l'intérieur, du

ministère des transports, d'Aéroports de Paris, vous-même et les élus intéressés afin de rechercher une solution plus équilibrée qui tienne compte de vos suggestions.

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Lepetit.

**Mme Annick Lepetit.** Monsieur le secrétaire d'État, la constitution d'un groupe de travail serait en effet une bonne chose, c'est d'ailleurs une revendication ancienne.

Je ne suis pas favorable à l'article 19 *bis* B issu d'un amendement de M. Paternotte car j'estime qu'il ne réglerait en aucun cas le problème, même si nous nous accordons sur l'état des lieux. Comme M. Paternotte, je pense qu'il faudrait associer les quatre-vingts communes concernées à la gestion des taxis parisiens, qui a ceci d'unique que c'est la préfecture de police de Paris qui délivre les licences. Le maire de Paris est lui-même favorable à cette solution. Car, si l'on se plaint de ne pas trouver assez de taxis dans Paris, que dire des autres communes? Tous les maires se plaignent de ce problème qui se pose déjà depuis longtemps.

La plupart des dispositions du protocole d'accord signé il y a deux ans ne sont pas appliquées. Il est vrai que les élus locaux, quels qu'ils soient, n'ont pas été concertés auparavant. Et je fais à mon tour une proposition en appelant à une discussion réunissant État, élus et professionnels.

L'adoption de l'amendement de M. Paternotte par la commission a créé l'émoi chez beaucoup de professionnels, qui ont demandé à être reçus par les parlementaires. Cela a été l'occasion de les entendre une fois encore. Vous avez dû vous rendre compte comme nous, monsieur Paternotte, que la profession se caractérisait par une grande complexité. Le protocole d'accord n'a en fait été signé que par une branche de cette profession, les artisans taxis qui, eux-mêmes, se plaignent de ne pas le voir appliqué deux ans après sa signature. Et les autres membres de la profession contestent ledit protocole. Au bout du compte, personne n'est content. Du côté des clients, des mécontentements de plus en plus forts se font entendre et, la nature ayant horreur du vide, je crains de voir apparaître d'autres formes de taxis, non réglementés. Vous avez fait allusion, monsieur Paternotte, aux mototaxis, mais les décrets d'application les concernant ne sont toujours pas parus. Voilà encore une réclamation des chauffeurs de taxis! À Roissy, même si les effectifs des Boers ont été renforcés, les faux taxis abordent les clients à peine sortis de l'aéroport alors que les « vrais » taxis sont contraints d'attendre sur la plateforme arrière.

Quant à l'expérimentation que vous avez évoquée, elle concerne aussi la ville de Paris car il a fallu la mettre en œuvre sur une portion du périphérique à la porte de la Chapelle. Nous avons pu constater que cela créait des embouteillages gigantesques dont nous avons rendu compte au préfet de police. Nos concitoyens – pas forcément parisiens du reste mais résidant dans le cœur de l'agglomération – se sont plaints de subir des retards dans leurs déplacements domicile-travail. Il faut aussi s'occuper des clients, ce qui revient à s'occuper de la profession car moins il y aura de clients, moins il y aura de taxis.

Je rejoins sur le fond votre analyse, monsieur Paternotte. Il faut que nous nous attelions d'urgence à ce problème. Certaines mesures du protocole doivent être appliquées, mais d'autres doivent être revues avec l'ensemble de la profession. Je reconnais que le préfet de police, à notre demande, a un peu ouvert la porte de la commission consultative des taxis pour y associer les élus de trois départements, dont celui de Paris, qui y ont siégé une fois. Ils n'y ont toutefois qu'un

pouvoir d'avis. Tout relève finalement de la responsabilité du préfet de police et du ministère de l'intérieur. Nous attendons donc avec impatience la concrétisation de votre proposition, monsieur le secrétaire d'État.

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise de Panafieu.

**Mme Françoise de Panafieu.** Ce problème ne date pas d'hier. Les étrangers qui se rendent à Paris sont toujours étonnés de la différence avec certaines villes comme New York et Londres notamment. Dans la capitale, depuis des années, il est impossible à certaines heures de trouver un taxi disponible quand il suffit, à l'étranger, de lever la main pour qu'un taxi s'arrête devant vous dans les deux minutes qui suivent.

J'ai été très sensible à l'argument relatif à Autolib. Alors qu'il y a une pénurie de taxis, il ne faudrait pas que ce dispositif pénalise les emplacements réservés aux taxis. Il faut veiller à ce que ces emplacements restent bien visibles et disponibles, c'est une condition *sine qua non*.

Certaines exigences s'imposent aussi à la profession. Il est toujours très compliqué de savoir, à la nuit tombée et même en plein jour, si un taxi est vraiment disponible tant la petite lumière signalant l'occupation est difficile à percevoir.

Nous voyons bien que de gros efforts doivent être consentis de part et d'autre.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai entendu. Il faut probablement mettre en place un groupe de travail tripartite, mais il faudrait aussi établir un planning. Compte tenu de la récurrence du problème, il faut fixer une date à laquelle des résultats devront être obtenus. À partir de ces résultats, nous pourrions travailler mais il n'est pas possible de rester dans le flou concernant le planning des discussions tripartites.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** L'intérêt de l'amendement de M. Paternotte est que le problème est désormais posé sur la place publique car il a été considéré comme important. Le groupe de travail auquel je faisais allusion n'est pas pour dans 107 ans. Le ministre de l'intérieur est bien décidé à mettre tout le monde autour de la table pour obtenir un vrai résultat. Le travail parlementaire aura précisément permis d'accélérer ce processus.

**M. le président.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Monsieur le ministre, je suis sensible à vos avancées qui sont sans doute d'autant plus faciles à opérer que ce n'est pas votre ministère qui va piloter le groupe de travail. Vous prenez des engagements au nom de votre collègue.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Avec son autorisation!

**M. Yanick Paternotte.** Je regrette malgré tout qu'après que le Gouvernement a déclaré en février dernier vouloir supprimer cet article, il ne se soit rien passé en l'espace de trois mois alors même que j'ai proposé la création d'un groupe de travail.

**Mme Françoise de Panafieu.** C'est vrai!

**M. Yanick Paternotte.** Je veux bien vous faire confiance, mais tout cela augure mal de votre crédibilité. Ce n'est pas parce qu'un problème est complexe qu'il ne faut pas le régler. Ce serait notre honneur de résoudre ce problème qui renvoie tout à la fois à des difficultés sociales, à l'offre de services, à la

compétitivité de notre économie, à notre image pour le tourisme, et de sortir ainsi de cette situation. Dans un souci d'avancée, comme diraient nos collègues communistes, j'aurai une abstention positive.

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Lepetit.

**Mme Annick Lepetit.** Je ne veux pas prolonger le débat puisque nous l'aurons très prochainement au sein d'un groupe de travail.

M. Paternotte et Mme de Panafieu ont tous les deux fait allusion au projet Autolib, laissant entendre qu'il conduirait à la suppression de stations de taxis. Je voudrais les rassurer, comme je l'ai fait avec divers représentants de la profession. Celle-ci, du reste, a plutôt tendance à faire confiance à la mairie de Paris, notamment en ce qui concerne l'aménagement de sites propres pour les bus sur lesquels les taxis sont autorisés à circuler, ce qui leur permet de se déplacer plus vite que les voitures particulières.

Cela dit, j'aimerais rappeler que nous travaillons ici dans l'esprit du Grenelle. On se tromperait de débat si l'on opposait le système Autolib qui utilisera des véhicules électriques et les taxis. Incitons plutôt les chauffeurs de taxis à s'équiper de véhicules propres. Du reste, c'est le sens d'un amendement que j'ai présenté tout à l'heure et dont je regrette qu'il ait été rejeté. Un geste du Gouvernement serait le bienvenu, dans le cadre des réflexions qui seront engagées d'ici peu.

De licences supplémentaires vont être délivrées. Pour sa part, M. Paternotte estime que cela ne permettra pas d'avoir plus de taxis.

**M. Yanick Paternotte.** Ce n'est pas le problème!

**Mme Annick Lepetit.** Pour notre part, nous pensons que la question qui est posée est celle de l'avenir des taxis, et surtout les modes de transport de nos concitoyens, notamment dans les grandes agglomérations comme de Paris. Il faut donc aller vers des modes de transport qui émettent le moins de CO<sub>2</sub> possible.

Enfin, la question des taxis relève du ministre de l'intérieur qui devrait se pencher sur ce problème. Cela fait des années que les élus de Paris demandent la création d'une agence de taxis, en tout cas que tout le monde se mette autour de la table. Or nous n'avons toujours pas eu de réponse. Cela dit, je donne acte au ministre des transports des propos qu'il vient de tenir.

*(Les amendements identiques n° 609 et 559 sont adoptés.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 19 bis B est supprimé.

**M. Yanick Paternotte.** Grâce à moi, le groupe socialiste vient de soutenir le Gouvernement!

**M. Christophe Caresche.** Quel beau résultat, monsieur Paternotte!

#### Article 19 bis

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 568.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Cet amendement vise à supprimer l'article 19 bis qui permettra de faciliter la réalisation des infrastructures de charges nécessaires à l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides que certains appellent des véhicules propres.

L'exposé des motifs de l'amendement n° 35 que nous allons examiner dans quelques instants indique: « En vue de l'essor des véhicules électriques, il apparaît primordial de créer un véritable réseau de recharges électriques ». Mais les décisions politiques, leur réalisation juridique dans la loi et les discussions qu'il peut y avoir entre nous, quel que soit le banc sur lequel nous siégeons, doivent se placer dans un cadre plus stable que nos débats, celui des lois fondamentales de la physique. On peut ergoter sur les différences entre les modes de déplacement des marchandises ou des êtres humains, dont certains sont plus intensifs en énergie que d'autres. Par exemple, à tonnage égal, la voie d'eau est moins intensive que l'avion. De même, le train est moins intensif que le camion.

Tout à l'heure j'ai entendu Mme Lepetit, M. le secrétaire d'État ou encore M. Paternotte parler des « véhicules propres », c'est-à-dire des véhicules plus ou moins hybrides ou électriques, bref ce qui marche sur quatre roues dans les rues ou sur les routes. Pour ma part, j'estime qu'il n'y a pas de voitures propres. On parle souvent de questions juridiques, mais pas assez des contraintes des lois de Newton ou de Lord Kelvin. Quand un véhicule roule à l'électricité par exemple, il émet ponctuellement moins de gaz à effet de serre, voire pas du tout s'il est totalement électrique, et il fait moins de bruit. Mais comme on n'échappe pas aux lois de la mécanique rationnelle et de la thermodynamique, la pollution est reportée ailleurs.

À cet égard, j'établirai un parallèle avec les délocalisations. On dit que l'Europe, c'est l'économie de la connaissance, l'économie dématérialisée parce que l'on a déplacé la pollution ailleurs. Mais ceux qui parlent de monde post-industriel me font bien rire car les feuilles de calcul Excel de l'OMC nous montrent que jamais le monde n'a été aussi industriel, au sens de l'industrie lourde, que jamais on n'a dépensé autant de pétrole, de gaz, de charbon, d'uranium, de molybdène, de titane, de zinc, d'acier, etc. L'Europe est moins industrielle que le reste du monde parce qu'on a délocalisé et que l'on a des normes environnementales et sociales. On s'est dit que l'atelier du monde serait dorénavant la Chine, éventuellement l'Inde ou l'Amérique du Sud. Mais il s'agit d'un déplacement de pollution.

C'est exactement ce qui se passe avec ces prétendus « véhicules propres ». Dans une filière, seul le bilan énergétique compte, depuis le berceau jusqu'à la tombe, et la tombe c'est forcément la loi de l'entropie. Il faut faire le bilan énergétique de la pollution, y compris en matière de gaz à effet de serre, du véhicule électrique par rapport au véhicule thermique. Ne croyez pas que je sois en train de faire l'apologie des voitures à moteur à explosion à combustion interne.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Tant mieux!

**M. Yves Cochet.** Depuis quarante ans, je ne cesse de répéter que ce type de véhicule devrait être beaucoup moins présent dans nos vies, contrairement à ce que pensait le président Pompidou qui souhaitait adapter la ville à la voiture – souvenons-nous des voies sur berge.

**M. Richard Mallié.** Il ne nous reste plus que la marche à pied!

**M. Christian Jacob**, *président de la commission du développement durable*. Ou la locomotive à charbon !

**M. Yves Cochet**. Il faut donc prendre en considération le bilan thermodynamique, de pollution et énergétique total de la filière, pas du véhicule lui-même, sinon on se trompe, on accroît même la pollution.

M. Ghosn veut vendre des véhicules électriques en France – il essaie déjà d'en vendre en Israël. L'argument est que la nouvelle croissance verte va engendrer moins de pollution avec les voitures thermiques et les véhicules propres. Mais c'est faux du point de vue de la physique fondamentale. Et les calculs que l'on peut faire en première ou deuxième année d'études de physique le montrent. Plus il y aura, dans le monde, de voitures électriques, et plus il y aura d'émissions de gaz à effet de serre parce que l'électricité est très majoritairement produite par les centrales thermiques qui émettent beaucoup de gaz à effet de serre.

Vous me répondez que ce n'est pas la même chose en France puisqu'on a le nucléaire. Mais plus il y aura de véhicules électriques en France, plus il faudra développer le nucléaire, ce à quoi je suis totalement opposé. Et je ne parle pas des dangers liés à la gestion des déchets.

Voilà pourquoi je propose de supprimer l'article 19 *bis*.

**M. Bertrand Panher**, *rapporteur*. Quel discours incohérent !

**M. le président**. Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard**, *rapporteur*. Ce qui est proposé avec cet amendement de M. Cochet, c'est de supprimer les installations de recharge pour les véhicules électriques, notamment dans nos villes. M. Cochet m'a semblé embarrassé dans ses explications.

**M. Yves Cochet**. Pas du tout !

**M. Serge Grouard**, *rapporteur*. La commission est évidemment défavorable à cet amendement.

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

**M. Dominique Bussereau**, *secrétaire d'État*. Même avis que la commission !

**M. le président**. La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour**. Nous avons déjà indiqué tout le respect que nous avons pour le mouvement écologique qui a été à l'avant-garde sur certains sujets. Toutefois, il y a un véritable clivage entre nous en ce qui concerne le nucléaire.

Monsieur Cochet, vous nous faites part de vos réticences sur la voiture électrique, mais il ne faut pas perdre de vue que le cœur du Grenelle vise à sortir la France, le plus rapidement possible, de l'économie carbonée, et que le secteur du transport est à l'origine de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Résoudre ce problème, cela passera partiellement par l'usage de voitures électriques. Et si vous ne portez pas ce message, monsieur Cochet, c'est parce que vous n'avez pas encore fait cet aggiornamento que vous devrez pourtant bien faire un jour sur le nucléaire. Voilà pourquoi votre raisonnement est alambiqué.

Si le Grenelle, c'est la sortie de l'économie carbonée, alors la voiture électrique fera partie du programme des années à venir. Mais comme le Grenelle, ce n'est pas la sortie du nucléaire, nous ne pouvons pas vous suivre, monsieur Cochet. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe UMP.)

**M. le président**. La parole est à M. Christophe Caresche.

**M. Christophe Caresche**. Pour ma part, je n'ai pas d'opposition de principe à la voiture électrique, mais je ne crois pas non plus que ce soit la solution miracle comme on voudrait nous le faire croire.

J'ajoute que cela va aussi créer des problèmes. La production nucléaire ne suffira pas pour recharger les voitures électriques et les centrales thermiques devront certainement faire l'appoint.

**Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire**. Non !

**M. Christophe Caresche**. Si, car lorsque des centaines de milliers, voire des millions de véhicules électriques seront en circulation, il faudra bien les recharger, ce qui ne sera pas aussi simple que certains le pensent. Voilà pourquoi je suis assez sensible aux arguments développés par M. Cochet.

**M. le président**. La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet**. Une fois de plus, on s'apprête, dans une sorte d'effervescence un peu rêveuse, à lancer des véhicules électriques par millions, me souffle M. Daniel Paul, en pensant que cela résoudra tous les problèmes de pollution, en France et dans le monde. Je n'en crois rien, comme j'ai essayé de le démontrer, et pas de manière confuse, contrairement à ce que certains prétendent, puisque je me suis appuyé sur des éléments plus solides que des arguments juridiques ou économiques. Il est très difficile en effet d'échapper à la physique fondamentale. Par exemple, pour faire décoller un avion, il faut de la puissance. Je n'ai pas encore vu d'avions décoller grâce à du jus de carotte, de l'énergie photovoltaïque ou des éoliennes !

En outre, les véhicules électriques disposent d'une sorte d'énergie embarquée contenue dans des batteries. En la matière, il n'y a pas eu beaucoup d'avancées depuis M. Volta. On me répondra que les batteries sont non plus au plomb – du reste, le plomb se raréfie – mais au lithium-ion. Mais le lithium n'est pas renouvelable ; il vient du sous-sol. Vous voulez devenir moins dépendants du Moyen-Orient en matière de pétrole, mais avec le lithium, on risque de devenir dépendants de l'Amérique du Sud. Vous croyez que la voiture électrique permettra à la France d'être plus indépendante, mais c'est une illusion puisque 100 % de l'énergie primaire vient de l'étranger. Tout ça, c'est du baratin ! Cessons d'être aveugles !

**M. Michel Havard**. Que proposez-vous ?

**M. Yves Cochet**. D'autres modes de transport !

**M. Richard Mallié**. Allez ! Fouette cocher !

**M. Yves Cochet**. Cela fait quarante ans que nous le répétons ! Lisez le milliard de tracts que nous avons publiés ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. le président**. Mes chers collègues, seul M. Cochet a la parole !

**M. Yves Cochet**. Nous en avons d'ailleurs beaucoup parlé pendant la campagne des élections régionales et nous en reparlerons à l'occasion de la prochaine campagne !

**M. Richard Mallié**. Il se réveille !

**M. le président**. La parole est à M. Philippe Plisson.

**M. Philippe Plisson.** J'attends que mes collègues reprennent leur sang-froid – je présenterai d'ailleurs tout à l'heure un amendement qui mettra tout le monde d'accord puisqu'il s'agira de promouvoir l'usage du vélo. Là est la véritable solution.

Je reviens au débat pour répondre à M. Dionis du Séjour. Je n'aborderai pas le problème du nucléaire qui nous amènerait trop loin alors que notre temps est compté et que nous devons l'économiser. La question qui nous oppose essentiellement sur ces bancs est celle de savoir si nous voulons un autre mode de société ou simplement adapter notre système aux problèmes de la planète. Personnellement, je suis plutôt favorable à ce que nous adoptions un autre mode de société, un autre comportement. Même si je ne partage pas complètement les opinions de mon ami Yves Cochet, je suis plus proche de son analyse que de celle de M. Dionis du Séjour.

En revanche, sans entrer dans le fond du débat, je voudrais vous proposer une solution qui pourrait temporairement arranger tout le monde. Avec la mission d'information sur l'énergie éolienne, nous nous sommes rendus au Danemark. Ce pays projette de stocker l'énergie des éoliennes, lorsqu'elles produisent beaucoup en raison de la puissance des vents, dans les batteries des voitures électriques. Ce serait une solution pour résoudre le problème de l'alternativité de ces éoliennes – j'anticipe le débat que j'aurai tout à l'heure avec M. Ollier. Surtout, nous réglerions ainsi la question du nucléaire et du stockage de l'électricité produite par les éoliennes. C'est une bonne piste que nous devrions explorer.

**Plusieurs députés UMP.** Mais non !

**M. Franck Reynier.** N'importe quoi !

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Yves Cochet est un homme épris d'absolu qui poursuit un idéal, mais nous sommes ici pour régler les problèmes concrets qui se posent à nos concitoyens.

Les Parisiens – nous-mêmes le sommes tous quelques jours par semaines – mesurent bien l'intérêt des transports en commun et la facilité de les prendre. D'ailleurs, les études montrent que beaucoup de Parisiens se passent aisément d'automobile.

Il en va différemment des personnes habitant en zone rurale, en province, où il est beaucoup plus difficile d'utiliser les transports en commun car le modèle économique ne permet pas de desservir ces territoires ruraux à faible densité de population.

Se pose enfin un problème social que nous ne devons pas négliger. Comme certains d'entre vous sans doute, j'ai lu le livre de Florence Aubenas, *Le quai de Ouistreham*, dont les faits se déroulent dans mon agglomération. Elle y soulève un problème intéressant : les CV de ceux qui recherchent un emploi modeste, comme celui d'agent d'entretien, ne sont même pas regardés lorsque la personne n'a pas de voiture pour se rendre sur son lieu de travail. On peut le regretter et penser que la situation doit changer, mais entre la voiture carbonée et une société idéale où nous saurons dépasser ces contraintes, les voitures décarbonées sont peut-être une transition... acceptable dirais-je.

**M. Jacques Remiller.** Raisonnable.

*(L'amendement n° 568 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n°35.

La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues.

**M. Alfred Trassy-Paillogues.** Pour poursuivre la promotion des véhicules électriques qui sont susceptibles d'assurer la croissance de nos constructeurs français à la pointe dans ce domaine – un appel d'offres européen est lancé actuellement –, il est important d'avoir des circuits de recharge et des bornes. Or, s'il est un réseau présent pratiquement sur tout notre territoire, c'est bien celui de l'éclairage public. Le comptage intelligent permettrait sans doute d'intégrer ces bornes de recharge au sein des pylônes d'éclairage public. Tel est le sens de l'amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** L'idée est très séduisante, ce qui explique d'ailleurs que le Gouvernement ait sollicité ERDF pour assister les communes dans cette direction, mais la rédaction de l'amendement n'est pas suffisamment normative pour pouvoir être retenue dans la loi. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 35, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n°598.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Les trois amendements n° 598, 596 et 597 traitent de la même question. Le texte limitait la compétence en matière d'infrastructures pour la recharge des batteries à la structure intercommunale. Nous pensons qu'il conviendrait de l'élargir aux syndicats mixtes exerçant une compétence en matière de maîtrise de la demande d'énergie – de type SDE départementaux – ou aux autorités organisatrices des transports urbains.

Il faut ouvrir les options en matière de dévolution de la compétence, car il n'y a pas toujours des EPCI compétents en matière de transports. Dans bien des cas, l'autorité organisatrice de transports se trouve sur un territoire beaucoup plus large que l'intercommunalité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable au titre de l'article 88 du règlement. Il est dommage que nous n'ayons pu en discuter préalablement en commission, car cet amendement est assez complexe et je ne voudrais pas que l'on aille trop vite en l'intégrant dans le texte sans en mesurer toutes les conséquences.

*(L'amendement n° 598, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour soutenir l'amendement n° 596.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Défendu.

*(L'amendement n° 596, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour soutenir l'amendement n° 597.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Défendu.

*(L'amendement n° 597, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 19 bis est adopté.)*

#### Après l'article 19 bis

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n°591 rectifié.

**M. Philippe Duron.** Nous avons discuté de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement en commission. J'avais d'ailleurs retiré cet amendement suite à la création, par M. le secrétaire d'État, d'un groupe de travail, auquel il avait d'ailleurs associé deux membres de la commission, ce dont je le remercie.

J'ai déposé à nouveau cet amendement pour aller plus loin. Je crains en effet qu'une partie des administrations assises autour de la table de ce groupe de travail – je pense notamment aux finances, à la DGCL – ne soient tentées de ne traiter qu'une partie du problème.

De quoi s'agit-il ? On le sait, malgré le stationnement payant en ville, les véhicules ne quittent pas suffisamment souvent leur emplacement, ce qui limite l'accès aux commerces et aux services de la ville. L'inadaptation du système des amendes de police, indifférenciées sur l'ensemble du territoire, est en cause. Que vous soyez à Carpentras où le stationnement coûte moins d'un euro de l'heure ou à Paris où il est quatre fois plus élevé, vous paierez une amende de onze euros. Ici, cette amende est difficile à assumer, là, elle est une incitation à ne pas payer le stationnement. Un certain nombre de pays ont dépenalisé les amendes de police afin de rendre le système plus efficace et d'améliorer l'accès aux centres-villes. On sait que la recherche d'une place de parking à Paris ou à San Francisco prolonge la durée du parcours de 10 %, ce qui se traduit par davantage de pollution et d'émission de CO<sub>2</sub>. C'est, au final, contre-productif.

Le Gouvernement fait bien sûr des efforts. Ici, il expérimente un procès-verbal électronique. Là, il envisage de porter l'amende à vingt-deux euros pour la rendre plus dissuasive dans les zones où les règles de stationnement sont le moins respectées. Il ne faut cependant pas se contenter de progresser en matière de répression. Il faut aussi des incitations pour améliorer le mode de stationnement.

Je suis prêt, monsieur le secrétaire d'État, à retirer cet amendement, mais je souhaiterais que vous preniez devant nous l'engagement d'aller jusqu'au bout de l'examen des différentes solutions de nature à améliorer le stationnement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Sur le fond, nous avons déjà eu un débat nourri en commission, auquel a participé notre collègue Duron. Nous sommes tous d'accord pour convenir que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Nous avons pris acte de l'engagement, pris et tenu par M. le secrétaire d'État, de réunir un groupe de travail qui explore différentes pistes. La situation est compliquée mais, bien évidemment, ce n'est pas une raison pour ne rien faire. Dans l'attente des conclusions du groupe de travail présidé par le sénateur Louis Nègre, qui connaît remarquablement ces questions, il serait sage que M. Duron retire son amendement.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** M. Duron a une parfaite connaissance du dossier. Il appartient à ce groupe de travail présidé par le premier vice-président du GART, Louis Nègre, avec Didier Gonzales pour l'Assemblée nationale. Nous sommes tous conscients de la nécessité de régler ce problème. Christian Philip a rendu il y a quelques années un travail de bonne qualité, de même que Louis Nègre. La situation est compliquée, car il faut tenir compte des compétences de la police, du maire, et d'autres problèmes juridiques de toute nature que M. Duron, en tant que maire d'une grande ville, connaît bien.

Nous nous engageons à ce que ce groupe de travail, qui s'est à nouveau réuni il y a quelques jours, aboutisse rapidement à une proposition consensuelle, intelligente et acceptée par les collectivités. Si M. Duron a la gentillesse de retirer son amendement, je l'en remercie par avance.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** J'ai bien entendu ce que vient de dire M. le secrétaire d'État. J'espère que l'on pourra explorer l'ensemble des pistes de travail sur ce sujet. Dans cet esprit, je retire mon amendement.

*(L'amendement n°591 rectifié est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Plisson, pour soutenir l'amendement n°594.

**M. Philippe Plisson.** Dans la suite du débat que nous avons tout à l'heure, je voudrais vous proposer une sorte de révolution douce. Dans chaque opération immobilière – construction de résidence, cité HLM – des places de parking sont prévues pour les voitures. Si nous voulons changer cette logique et favoriser les déplacements doux, en particulier promouvoir la bicyclette, il faut aménager des places de stationnement pour les vélos. Tel est l'objet de cet amendement. L'installation de places de stationnement pour les vélos doit être rendue obligatoire par la loi. Il s'agit d'en finir avec l'omnipotence de la voiture grâce à la promotion de la bicyclette. Nous éviterons ainsi les vols, les stationnements hétéroclites dans le paysage. Cet amendement pourrait faire l'unanimité.

**M. Germinal Peiro.** Bravo !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Je suis désolé de devoir décevoir notre collègue Plisson...

**M. Philippe Plisson.** Ce n'est pas la première fois que vous me décevez !

**M. Serge Grouard, rapporteur.** J'en suis vraiment confus, mais cet amendement apporte peu puisque les communes peuvent déjà faire ce qu'il préconise. Avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je soutiens la révolution douce, centriste, de notre collègue Plisson (« Ah ! » sur de nombreux bancs.)

**M. Richard Mallié.** Dionis est donc un révolutionnaire !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Pour une fois que Philippe Plisson est modéré, il faut l'encourager dans la voie de l'équilibre ! Selon lui, si le code de l'urbanisme prévoit l'aménagement de places de stationnement pour les voitures dès lors qu'une résidence est construite, il doit en être de même pour les vélos, et il a raison !

**M. Philippe Plisson.** Comme d'habitude !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Permettez donc à un maire cycliste de soutenir cet amendement que les députés du groupe Nouveau Centre voteront.

*(L'amendement n° 594 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues, pour soutenir l'amendement n° 36.

**M. Alfred Trassy-Paillogues.** Cet amendement vise à moduler le coût du contrôle technique en fonction du maintien à leur niveau nominal des émissions polluantes des véhicules pour inciter à l'entretien de ces véhicules conformément au Grenelle 1.

*(L'amendement n° 36, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 482 et 483, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour soutenir l'amendement n° 482.

**Mme Catherine Coutelle.** Certes l'amendement n° 591 rectifié a été retiré, mais nous voulons nous assurer que la réflexion sera bien poursuivie. Nous demandons donc que, dans les six mois suivant l'adoption du texte, un rapport soit remis à l'Assemblée sur la dépenalisation des amendes de stationnement payant et sur la décentralisation des politiques de stationnement.

Nous ne doutons pas de la qualité des études que mènera le groupe de travail, mais le bilan ne doit pas être fait uniquement en termes financiers sous le regard attentif et insistant de Bercy. La mobilité est les déplacements doivent être favorisés.

Tous les élus locaux savent que le stationnement constitue le levier principal permettant de modifier les comportements urbains, de mener une véritable politique de transports et en particulier d'aboutir à un report modal vers le transport collectif. Aussi souhaitons-nous qu'un rapport rende compte des études d'impact concernant la demande de dépenalisation des amendes de stationnement dont le but est de confier la politique de stationnement aux collectivités territoriales. Nous sommes pour que les maires, les élus locaux en général et les EPCI soient les décideurs d'une véritable politique de transfert modal et de mobilité.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Caresche, pour soutenir l'amendement n° 483.

**M. Christophe Caresche.** M. le secrétaire d'État nous explique que tout cela est compliqué, mais nous avons débattu de cette question à plusieurs reprises – je pense non seulement à la proposition de loi déposée en 2004 par Christian Philip, relative à la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant sur voirie, mais aussi au rapport de l'inspection générale de votre administration, monsieur le secrétaire d'État. Sur le plan technique, toutes

les questions ont donc été balisées. Cette affaire va sans doute rester dans l'histoire de la République comme un modèle de l'incapacité à trouver des solutions alors que le problème a été identifié et qu'un consensus s'est dégagé sur la question. À chaque fois que nous proposons une solution – M. Philip l'a fait à au moins trois ou quatre reprises au cours de la précédente législature –, on nous explique que c'est impossible.

Les administrations sont-elles en cause ? Est-ce Bercy qui bloque ? Ce serait d'ailleurs incompréhensible puisque nous avons démontré que cette proposition ne provoquerait aucun manque à gagner pour l'État, toutes les garanties ayant été données en la matière. Cela vient-il des conseils généraux qui perçoivent une partie du produit des amendes ? Pourtant, nous avons là aussi proposé des solutions.

J'y insiste, la réflexion sur le sujet a été poussée ! Et la question s'était même déjà posée du temps de M. Jospin, en 2000 ! Voilà donc près de dix ans que, sur la dépenalisation du stationnement payant, le Gouvernement, le Parlement travaillent sans aboutir. Ce n'est pas admissible. Je ne comprends pas que l'on ne parvienne pas à aboutir sur une question aussi simple, qui a été identifiée sous tous ses aspects, sur un problème pour lequel nous avons élaboré des solutions.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable sur les deux amendements ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Il me semble que ces deux amendements sont très liés à celui que M. Duron a présenté. Il paraît donc difficile de les valider en l'état. Avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Défavorable pour les mêmes raisons de parallélisme des formes. Je signale à M. Caresche et à Mme Lepetit, qui connaissent bien le sujet, que l'un des moyens susceptibles de faire progresser le groupe de travail dont fait partie M. Duron serait de parvenir à faire évoluer la position du Syndicat des transports d'Île-de-France qui reste un élément de blocage en raison de l'utilisation qu'il fait des amendes. Cette précision n'a rien de polémique, je me contente de rapporter un fait.

**M. Christophe Caresche.** Mais il faut avancer !

**Mme Catherine Coutelle.** Il ne faut pas retarder la mise en place du dispositif que nous proposons !

*(L'amendement n° 482 n'est pas adopté.)*

*(L'amendement n° 483 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Geneviève Gaillard, pour soutenir l'amendement n° 526.

**Mme Geneviève Gaillard.** Cet amendement vise à donner un coup d'accélérateur à la transformation du parc des entreprises qui louent des voitures en leur demandant de ne posséder, à partir de 2015, que des véhicules émettant peu de CO<sub>2</sub>. On sait que ce n'est pas le cas aujourd'hui. Tout le monde doit être responsable face à la grande problématique de l'émission des gaz à effet de serre. Les entreprises en question doivent donc faire partie des acteurs de cette transformation. Il s'agit, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, de leur demander de changer leur parc automobile.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable. Dans la logique de ce que nous avons déjà dit sur les taxis, l'amendement est peu normatif puisqu'il est question des véhicules émettant « peu » de gaz à effet de serre, mais dans le même temps très coercitif puisqu'il interdirait les contrats de location de voitures ne satisfaisant pas ce critère ».

*(L'amendement n° 526, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanny Marc, pour soutenir l'amendement n° 582.

**Mme Jeanny Marc.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 582, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

### Article 20

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 223.

**M. Serge Grouard, rapporteur.** L'amendement se comprend de lui-même.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Favorable.

*(L'amendement n° 223 est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 224 rectifié.

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 224 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 20, amendé, est adopté.)*

### Après l'article 20

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements portant articles additionnels après l'article 20.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 225 rectifié.

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 225 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 590.

**M. Philippe Duron.** Cet amendement vise à permettre aux conseils généraux de mettre en concession des routes express nouvelles. Avec la loi de décentralisation de 2004, monsieur le secrétaire d'État, vous avez transféré une part importante des routes nationales aux départements. On sait aujourd'hui les difficultés rencontrées par ces derniers en matière budgétaire. Souvent, ils sont dans l'incapacité d'augmenter leur budget d'investissement, donc de faire face à certaines nécessités comme l'amélioration – ou l'extension – du réseau dont ils sont désormais chargés. Il serait pertinent de les aider, pendant

la période d'amortissement des voies nouvelles, à financer celles-ci par le biais d'une concession. Ce serait une façon de mieux répartir le coût entre le contribuable et l'utilisateur.

M. le rapporteur a dit qu'il ne fallait pas alourdir la fiscalité en France. Eh bien, si l'on ne veut pas alourdir la fiscalité en France tout en continuant à procéder à certains aménagements, il faut demander à l'utilisateur de supporter une partie de leur coût.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Nous avons évoqué, en commission, un dispositif presque identique qui a été rejeté. Il s'agit ici des routes express, c'est-à-dire des deux fois deux voies qui ne seraient pas des autoroutes. Nous comprenons bien la logique de l'amendement. Toutefois, la commission émet un avis défavorable dans la mesure où il est proposé que « la redevance [soit] versée par les usagers ou certaines catégories d'entre eux ». Or cette disposition pose particulièrement problème.

*(L'amendement n° 590, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

### Article 21

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul, inscrit sur l'article 21.

**M. Daniel Paul.** L'article 21 aborde le volet financier. Il s'agit d'une des principales carences de ce texte, ce qui justifie certainement le peu d'heures consacrées à ce débat. À quoi bon y passer trop de temps s'il n'y a pas les financements pour mettre en place les mesures envisagées ?

Le report modal progressif du transport routier vers le transport par rail ne peut devenir réalité que si deux conditions sont réunies : le développement d'une offre alternative réelle et le renchérissement du prix du transport routier par rapport au rail ou au transport collectif. Dans ce cadre, l'internalisation des coûts de la route est essentielle. Mais il semble que cela ne soit pas votre volonté car non seulement la taxe poids lourds est reportée, mais les véhicules de plus de 24 tonnes sont autorisés à circuler. Vous reconnaîtrez tout de même, monsieur le secrétaire d'État, que ces deux éléments envoient des signaux contradictoires par rapport aux conclusions issues des tables rondes de 2007.

L'écotaxe était un engagement clair, sa portée avait néanmoins été affaiblie par l'introduction de nombreuses dérogations. Son application a déjà été reportée à deux reprises. Elle est maintenant annoncée pour 2012, soit l'année de l'élection présidentielle.

De plus, les arguments avancés pour justifier le report laissent perplexe. Officiellement, ce délai est lié aux difficultés rencontrées pour calculer le kilométrage des poids lourds. Étonnant, lorsque l'on sait que le même dispositif est en vigueur en Allemagne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Décidément, l'Europe des transports, ça ne fonctionne pas très bien !

Sans cette taxe, seule de nature à s'appliquer à tous les camions d'Europe en transit en utilisant la géo-localisation, ce sont les pavillons étrangers, de plus en plus unités délocalisées des groupes français, qui vont effectuer les acheminements intérieurs en profitant de la récente ouverture au cabotage. Ils le feront avec un dumping tarifaire légitimé par une fiscalité absente à leur égard sur le territoire français.

C'est une très mauvaise nouvelle pour la société, qui doit organiser un report modal vers les modes écologiquement vertueux. D'autant que ce report est accompagné de l'annonce, par le Président de la République et le ministre de l'agriculture de la pêche et de l'alimentation, de l'extension de l'autorisation de circulation des camions à 44 tonnes sur les routes de France. L'argument utilisé a le mérite de la clarté : « améliorer les gains de productivité et la compétitivité du transport routier de marchandises rapportés au prix de revient de la tonne transportée ».

Plutôt surprenant, à l'heure où, pour engager une mutation des logiques économiques, environnementales et sociales de la société, il est nécessaire, comme l'avait retenu la négociation du Grenelle de l'environnement, d'aller vers le juste coût du transport en internalisant les coûts externes et d'usage d'infrastructure rapportés par la société.

C'est dans cette logique que nous présentons un amendement proposant la mise en place d'une majoration de péage en zones sensibles afin de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs pyrénéens et alpins, comme l'autorise la directive Eurovignette II.

C'est également dans cette logique que nous avons demandé d'intégrer dans ce texte la nécessité pour la France d'être à l'initiative, au niveau européen, d'un mouvement visant à la révision de la directive Eurovignette afin d'intégrer les coûts externes liés au transport, ainsi que l'affectation des revenus de cette tarification à des projets liés au développement durable des transports.

Vous nous aviez répondu, monsieur le secrétaire d'État, que vous étiez d'accord sur le principe, mais vous aviez mis en avant l'isolement de la France sur cette question. J'ai une bonne nouvelle, ou plutôt une mauvaise, une très mauvaise nouvelle. Il semble que la France ne soit plus isolée : elle a rejoint le groupe des pays qui ne souhaitent pas vraiment changer durablement le schéma des transports existants.

**M. le président.** Nous en venons à l'examen des amendements à l'article 21.

Je suis saisi d'un amendement n° 485.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Par cet amendement, nous souhaitons introduire un peu d'harmonie et de transparence dans les péages autoroutiers. On ne dira jamais assez, mais vous le savez bien, monsieur le secrétaire d'État, que la perte de recettes des autoroutes pour l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, pénalise gravement le Grenelle. On n'a plus les ressources pour faire les LGV que nous voulons faire, pour améliorer certains réseaux que nous attendons depuis fort longtemps. Vous savez que dans ma région, une route ne verra sans doute jamais son aménagement, tant est long le processus de prise de décision.

Mais tel n'est pas l'objet de cet amendement. Ce dont il est question ici, c'est la modulation des péages. Depuis que les concessions autoroutières différenciées ont été instaurées, les usagers n'ont plus de visibilité des péages. Il y a des différences de prix entre des tronçons de même longueur. Les prix sont extrêmement disparates. Ils sont pour ainsi dire imprévisibles pour l'utilisateur qui se présente au péage.

Nous proposons donc que les modulations de péage soient fixées par les exploitants sur proposition de l'AFITF, de sorte qu'elles permettent une gestion coordonnée des trafics à une large échelle. Le but est d'harmoniser les péages sur l'ensemble du territoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable, notamment parce que la première phrase du texte proposé n'est pas recevable. Elle stipule en effet que « Les modulations de péage sont fixées par les exploitants ». Or, je rappelle que les exploitants ne fixent pas les péages. Ils ne peuvent donc évidemment pas fixer les modulations de péage.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission.

*(L'amendement n° 485 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 486.

La parole est à M. Jean-Louis Gagnaire.

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Cet amendement s'inscrit dans la même logique que le précédent. La modulation des péages reste quand même un bon moyen de réorienter les flux de trafic en fonction des heures de saturation et des infrastructures.

À l'occasion de l'amendement n° 590, nous aurions pu avoir un débat un peu plus soutenu, mais vous l'avez mis aux voix un peu rapidement, monsieur le président. Nous étions pourtant plusieurs à avoir levé la main, car nous souhaitons aborder la question des redevances, sur laquelle je voudrais revenir très brièvement. On ne peut pas mettre à la charge des collectivités territoriales, sans contrepartie financière, des infrastructures qui sont de plus en plus coûteuses. L'État demande à ces collectivités de cofinancer des infrastructures qui devraient relever du seul financement d'État. Cela est vrai pour les infrastructures ferroviaires. Cela est également vrai pour les infrastructures autoroutières. Le débat est en cours dans mon département en ce qui concerne l'autoroute A45. Je trouve proprement scandaleux que l'État puisse tendre la main pour demander entre 500 et 700 millions d'euros, s'agissant de concessions qui devraient atteindre soixante ans. Mais je ferme la parenthèse.

Pour revenir à la modulation des péages, la concertation avec les collectivités compétentes est nécessaire. Les politiques tarifaires se traduisent par des reports importants sur les réseaux départementaux, voire sur les voiries urbaines dans les agglomérations. Cela implique une négociation sur les modulations de péages avec les collectivités territoriales qui construisent ces infrastructures routières.

Ceux d'entre vous, mes chers collègues, qui ont des responsabilités dans les collectivités territoriales feraient bien d'y réfléchir à deux fois avant de rejeter cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Je voudrais d'abord apporter une précision à l'attention des collègues qui ne sont membres ni de la commission des affaires économiques ni de celle du développement durable. La plupart des amendements que nous examinons ont déjà été largement débattus dans nos

commissions. Ceux qui sont ici discutés en séance publique ont été rejetés, mais d'autres amendements, dont le nombre n'est pas négligeable, ont été adoptés en commission. Nous n'en discutons pas ici parce qu'ils sont d'ores et déjà intégrés au texte. Je le dis parce que je ne voudrais pas donner l'impression d'un refus systématique des amendements déposés par nos collègues de l'opposition. Beaucoup de leurs amendements ont déjà été intégrés.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Très bonne précision !

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Cela étant dit, la commission est défavorable à cet amendement, pour une raison de bon sens : si nous l'adoptions, cela se traduirait par des concertations avec des centaines, voire des milliers de communes. De manière très concrète, cela n'est pas gérable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission.

*(L'amendement n° 486 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 487 et 571.

La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 487.

**M. Philippe Duron.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 571.

**M. Yves Cochet.** Défendu.

*(Les amendements identiques n° 487 et 571, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 488.

**Mme Catherine Coutelle.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 488, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, n° 584, 489 rectifié, 572 rectifié, 585 rectifié et 574, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 572 rectifié et 585 rectifié sont identiques.

La parole est à Mme Jeanny Marc, pour soutenir l'amendement n° 584.

**Mme Jeanny Marc.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron, pour soutenir l'amendement n° 489 rectifié.

**M. Philippe Duron.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 572 rectifié.

**M. Yves Cochet.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanny Marc, pour soutenir l'amendement n° 585 rectifié.

**Mme Jeanny Marc.** Défendu.

**M. Daniel Paul.** L'amendement n° 574 est également défendu.

*(Les amendements n° 584 et 489 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

*(Les amendements identiques n° 572 rectifié et 585 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 574, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 1576 et 586 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 1576.

**M. Yves Cochet.** Défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Jeanny Marc, pour soutenir l'amendement n° 586 rectifié.

**Mme Jeanny Marc.** Défendu.

*(Les amendements n° 1576 et 586 rectifié, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

*(L'article 21 est adopté.)*

#### Après l'article 21

**M. le président.** Nous en venons à l'examen de trois amendements portant articles additionnels après l'article 21.

Je suis saisi de deux amendements, n° 37 et 45, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Alfred Trassy-Paillogues, pour soutenir l'amendement n° 37.

**M. Alfred Trassy-Paillogues.** Cet amendement vise à instaurer sur les autoroutes payantes une tarification réduite pour les véhicules vertueux, de façon à inciter à l'acquisition de tels véhicules.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gest, pour soutenir l'amendement n° 45.

**M. Alain Gest.** J'ajouterai simplement qu'une tarification différenciée se traduirait par un manque à gagner pour les sociétés d'autoroute, de l'ordre de 0,25 % de leur chiffre d'affaires. La solution consisterait probablement à prévoir une prolongation de l'exploitation par la société concernée, afin de combler ce manque à gagner. C'est ce qui s'est déjà fait dans le cadre d'autres opérations, à la demande du ministère des transports.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable sur ces deux amendements ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable, pour une raison qui a été indiquée par M. Gest. En outre, on ne peut que très difficilement identifier les véhicules.

**M. Alain Gest.** Cela se fait à San Francisco !

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 37 et 45, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 523.

La parole est à Mme Marie-Line Reynaud.

**Mme Marie-Line Reynaud.** Cet amendement a pour objet de combler le vide juridique touchant au régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées. Il vise à déterminer les conditions dans lesquelles pourrait être apportée une compensation financière aux communes traversées par des lignes à grande vitesse. C'est un amendement dont nous avons débattu à de nombreuses reprises, ici même ou en commission. J'avais en effet déposé un amendement presque identique lors de l'examen du Grenelle 1.

Le mercredi 27 janvier 2010, nous avons reçu, avec de nombreux collègues de tous bords, plus de 200 élus locaux à l'Assemblée nationale. Les communes qui sont seulement traversées par des lignes à grande vitesse sans en accueillir les dessertes se trouvent très souvent gravement pénalisées par ces lourdes infrastructures, et ce sans aucune contrepartie financière. Compte tenu des incidences financières des lignes à grande vitesse sur les communes traversées, et dans la mesure où le marché des voies ferrées s'ouvre à la concurrence, l'exploitation de ces voies est, dès lors, assimilée à une activité commerciale. Il est donc justifié que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires soient assujettis au versement d'une imposition forfaitaire au profit des communes traversées.

Cette mesure, demandée par un très grand nombre de maires des communes traversées, est la seule à même de compenser la perte de recettes fiscales liée à la disparition des taxes sur le foncier bâti et non bâti.

Vous aviez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, lors de l'examen de cet amendement en commission, que vous aviez « proposé au Premier ministre d'étudier le principe d'une taxe pérenne. »

Le Premier ministre devait recevoir une délégation de onze parlementaires des régions concernées, et un rendez-vous devait être fixé après les élections régionales. Nous attendons toujours.

Où en sommes-nous, monsieur le secrétaire d'État ? C'est un sujet important car plus de 2 000 kilomètres de LGV seront construits d'ici à 2020. De plus en plus de communes seront donc susceptibles de bénéficier de cette imposition forfaitaire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable. Je rappelle qu'il existe déjà un fonds de solidarité territoriale, à hauteur de 0,4 % des travaux qui sont réalisés. Il bénéficie aux communes concernées pour des projets locaux.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Sur ce sujet, Mme Reynaud est déjà intervenue ce matin dans le débat avant l'article 16. J'attendais cet après-midi pour lui répondre.

Cette question est en effet posée sur le tronçon Tours-Bordeaux de la LGV Sud-Ouest, dont je vous précise au passage, madame Reynaud, que Vinci n'est pas encore attributaire. Vinci est toujours en discussion avec RFF. Il faut donc rester prudent tant que le contrat n'est pas signé.

Est également concerné le tronçon situé entre Le Mans et Rennes, avec une petite extension descendant vers Angers et les pays de Loire.

Pour l'instant, c'est la circulaire du Premier ministre qui s'applique, avec la mise en place du fonds de concours de 0,4 % du montant global des travaux. Sur le tronçon Tours-Bordeaux, cela représente, dans un premier temps, environ 30 millions d'euros.

Le Premier ministre, à la demande de Pierre Méhaignerie, va recevoir, dans les jours à venir, une délégation de députés, d'élus de ces différentes régions pour discuter du sujet de la redevance pérenne. Voilà où nous en sommes à ce jour.

Quant à votre amendement, le Gouvernement partage la position du rapporteur.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Nous avons effectivement, avec Marie-Line Reynaud et de nombreux collègues, reçu les élus inquiets de voir passer le train sans bénéficier des retombées immédiates. Après notre réunion, une délégation s'était rendue à votre ministère et vous avait rencontré. D'après les retours que nous avons eus, la réponse semblait plutôt positive ; dans ce que j'entends, elle est plutôt en retrait.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est normal, il faut un arbitrage du Premier ministre.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 523 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Nous en arrivons au chapitre III.

## Avant l'article 22

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 503.

La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** La loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires prévoyait la remise par le Gouvernement d'un rapport présentant des propositions pour le traitement de la dette très importante, très pénalisante de Réseau ferré de France,...

**Mme Catherine Coutelle.** Tout à fait !

**M. Philippe Duron.** ...cela dans le courant de l'année 2009. Pour que le Gouvernement ait la possibilité de remettre ce rapport dans de meilleures conditions, nous proposons de remplacer « 2009 » par « 2010 ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Nous avons bien compris qu'il s'agit d'un amendement d'appel pour solliciter le Gouvernement. Néanmoins, la commission a émis un avis défavorable.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement a le même avis, mais entend l'appel et remettra ce rapport, naturellement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Ce matin, j'ai évoqué des engagements qui ont été pris dans le texte Grenelle 1. J'aimerais, avant que le ministre ne nous quitte, qu'il puisse s'exprimer sur les études et rapports que le Gouvernement devait remettre au Parlement dans des délais de trois mois à six mois.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Sur le POLT ?

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Pas seulement. J'aimerais avoir des réponses aussi sur la cartographie, le schéma national des infrastructures de transport et différents autres points.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le schéma national des infrastructures sera présenté au prochain comité opérationnel du Grenelle, c'est-à-dire avant les vacances d'été.

S'agissant du POLT et de l'aménagement de la ligne Paris-Toulouse, sujet qui vous intéresse particulièrement,...

**M. Patrice Martin-Lalande.** Oui !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** ...des travaux de suppression de passages à niveau et autres ont déjà été entrepris.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Il y a encore à faire !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est vrai. Quand il s'agira de définir plus précisément le tracé de la nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,...

**M. Daniel Paul.** Ce n'est pas la même chose !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Si, c'est la même chose !

...une série de tronçons relieront ce tronçon commun au sud d'Orléans. Reste à savoir s'il tournera dans le Berry, dans le département de l'Indre ou, un peu plus haut, dans le Cher, vers Vierzon et Bourges pour aller vers l'Est, et vers Clermont et Lyon. La mise en place de raccordements avec la ligne classique permettra de donner, *via* la ligne nouvelle d'Orléans, des dessertes intéressantes pour les villes situées au sud d'Orléans – Vierzon, Issoudun, Châteauroux – et de faire profiter l'ensemble de la région Centre et une partie de la région Limousin de l'impact de cette ligne nouvelle. Tout cela fera l'objet de discussions dans le cadre du débat public sur cette ligne.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Merci, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** Vous dites, monsieur le secrétaire d'État, que le schéma national des infrastructures terrestres sera présenté avant l'été au prochain comité opérationnel du Grenelle. Vous parlez du COMOP ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Oui.

**M. Philippe Tourtelier.** Le ministre nous a qu'il passerait au premier conseil national du développement durable.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Ce n'est pas incompatible. C'est même la même chose, il a changé de nom.

*(L'amendement n° 503 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 490.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Je défends l'amendement, même si M. le secrétaire d'État vient de répondre sur le calendrier. Le schéma promis dans le Grenelle, c'était la réactualisation des décisions d'un comité interministériel de 2003. En 2010, il est temps d'avoir une vision générale des infrastructures dans leur ensemble, ce qui était une grande promesse de la loi de programmation.

Nous aurions préféré un schéma national de la mobilité ; vous avez décidé d'un schéma des infrastructures. C'est déjà un premier pas. Toutefois, je m'étonne qu'on nous annonce sa sortie entre fin mai et début juillet sans que quiconque semble avoir été consulté. L'article 17 du Grenelle 1 précisait que ce schéma serait élaboré en 2009 – disons maintenant en 2010 –, en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. J'aimerais savoir si ces parties prenantes ont été consultées. Depuis le temps que nous demandons la réalisation de ce schéma et sa diffusion, nous n'avons jamais vu aucune consultation sur le sujet. Mais peut-être ne suis-je pas au courant.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission du développement durable ?

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Il faut bien se détendre de temps en temps, et si vous me permettez cette pointe d'humour, sans aucune méchanceté, il me semble qu'une telle disposition législative aurait pour caractéristique d'entrer en vigueur avant sa promulgation. Avis défavorable.

**Mme Catherine Coutelle.** Je vous expliquerai, monsieur le rapporteur.

*(L'amendement n° 490, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 501 rectifié et 555 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Frédérique Massat, pour soutenir l'amendement n° 501 rectifié.

**Mme Frédérique Massat.** Cet amendement tend à demander au Gouvernement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire pour en mesurer les conséquences en termes de report modal. On le sait, le transport ferroviaire de marchandises est malade. L'abandon notamment d'une partie du wagon isolé en est l'un des symptômes. La SNCF s'appête à perdre ainsi 513 000 wagons. En huit ans, le volume de marchandises transportées par le fret SNCF a été divisé par deux, passant de 56 milliards de tonnes-kilomètre à 26 milliards en 2009.

Le schéma directeur de la SNCF prévoit l'abandon du wagon isolé, qui correspond à des trains multiproduits et multiclents, dans un maillage équilibré du territoire. La SNCF a fait le choix économique de restreindre cette activité. D'un point de vue écologique, cela consiste à trans-

férer un volume très important de marchandises du fret sur la route : on estime à 1,2 million le nombre de camions en plus sur les routes, après l'abandon du wagon isolé.

Le report de l'application de la taxe poids lourds à 2012 est un obstacle supplémentaire au développement du fret ferroviaire, car si ce dernier est déficitaire, la mise en œuvre de cette taxe sur les poids lourds aurait eu pour conséquence immédiate de le rendre compétitif.

Là réside tout le mystère du Grenelle : entre le Grenelle 1 et le Grenelle 2, la magie a laissé place aux illusions perdues.

**Mme Catherine Coutelle.** Bravo !

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 555 rectifié.

**M. Daniel Paul.** La direction de la SNCF annonce, à l'horizon 2011, que la branche fret aura transporté 616 000 wagons en moins par rapport au 31 décembre 2008, soit en environ trois ans. Les onze grandes gares de triage qui demeurent sont menacées de fermeture ou d'atrophie, qui causera leur mort lente.

Ces réalités sont totalement contradictoires avec les objectifs affichés du Grenelle. Le wagon isolé a été accusé, à tort, de tous les maux par la SNCF et la casse de 70 % de la messagerie ferroviaire est aujourd'hui engagée. On peut tourner le problème dans tous les sens, la seule alternative au wagon isolé, c'est le camion. Je ne retiens évidemment pas la proposition de notre collègue Plisson du transport de marchandises à vélo. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Monsieur le secrétaire d'État, allons-nous accepter, les populations vont-elles accepter qu'1,2 million de camions supplémentaires soient jetés sur les routes à l'occasion de l'examen d'un texte censé placer l'environnement au cœur de nos préoccupations ? Et n'oublions pas que plus de 25 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent de la route. Ce n'est pas acceptable !

Nous vous demandons de dresser un bilan honnête – j'insiste sur ce mot – de la libéralisation du fret ferroviaire, qui nous permettra de faire la lumière sur ce que je considère comme une évidence : le développement du fret ferroviaire est la clé d'une véritable politique en faveur du développement durable.

On sait bien que vous voulez ouvrir le fret ferroviaire à la concurrence.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est déjà fait depuis cinq ans !

**M. Daniel Paul.** Bien sûr, mais vous voulez encore développer. Je vous laisse le soin de vous en expliquer, sachant toutes les conséquences que cela peut avoir. Ouvrir le fret ferroviaire à la concurrence se traduira notamment automatiquement par du dumping social, vous le savez bien.

Un autre aspect est celui des TER. Nous attendons tous le rapport dit Grignon, qui devait être rendu assez rapidement. Il semblerait – je parle au conditionnel – qu'un pré-rapport vous ait été fourni il y a quelques semaines, qui serait aujourd'hui maintenu sous le coude. De deux choses l'une, ou bien c'est un mauvais rapport, mais ce serait faire injure à notre collègue Grignon que de penser cela, ou bien ce rapport contient des propositions qui ne sont pas à mettre sur la place publique tout de suite. Serait-ce lié au récent mouvement important, qui a duré une quinzaine de jours, à la SNCF ?

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Rien à voir !

**M. Daniel Paul.** M. le secrétaire d'État nous le dira.

Ou bien – mais peut-être sont-ce des fantasmes –, alors que la discussion sur les retraites est engagée, paraît-il prudent de ne pas en rajouter afin de ne pas aggraver les mécontentements.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Procès d'intention !

**M. Daniel Paul.** La presse est ce qu'elle est, et à l'en croire – en l'espèce, j'ai tendance à la croire – le rapport serait renvoyé à l'automne, après le vote de la loi sur les retraites (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*), pour calmer un peu les choses.

Autre remarque, nous considérons que le transport de marchandises par wagon isolé devrait être déclaré d'intérêt général, tant il est essentiel pour certaines activités dans toutes les régions de France. Parce que nous sommes pour l'égalité de traitement partout, nous pensons que, à l'instar d'autres secteurs, le secteur des transports et des activités en réseau ne se prête pas bien à l'ouverture à la concurrence, à moins d'admettre – ce que je ne fais évidemment pas – les dégradations qu'elle peut entraîner, en particulier la dégradation des conditions de travail des salariés et éventuellement des conditions de sécurité pour les usagers, qu'ils soient voyageurs ou marchandises.

Nous pensons que c'est à la SNCF de rester engagée sur son exploitation.

Monsieur le secrétaire d'État, je passe régulièrement dans la région rouennaise pour me rendre au Havre, dans ma circonscription, et je vois toujours ces dizaines de locomotives qui stationnent dans la gare de Sotteville-lès-Rouen. À l'évidence, elles ne servent plus à rien, dans la mesure où elles ne sont plus utilisées et ne sont plus destinées à l'être. Il y a quelques jours, j'ai voyagé avec un cheminot retraité depuis plusieurs années et qui a longtemps fait la ligne Paris-Le Havre : il m'a confié sa douleur de voir ces matériels inutilisés. Telle est, aujourd'hui, la réalité de cette grande entreprise publique que fut – et que demeure – la SNCF.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** La commission est défavorable aux amendements n° 501 rectifié et 555 rectifié. Nous sommes favorables aux rapports, mais cela fait beaucoup de demandes de rapports supplémentaires. N'est-ce pas au Parlement et aux commissions de faire ce travail ?

*(Les amendements identiques n° 501 rectifié et 555 rectifié, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 524.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Dans les six mois suivant l'adoption de la loi portant engagement national pour l'environnement, le Gouvernement devait remettre au Parlement un rapport sur le financement des 2 000 kilomètres de ligne à grande vitesse. Le sujet est extrêmement sensible. En effet, les LGV sont attendues pour desservir les grandes agglomérations, mais, en même temps, elles sont mal perçues par les populations et les communes qu'elles traversent. Une critique se fait jour : si les LGV pèsent sur les collectivités territoriales, cela ne permettra plus à celles-ci de réaliser d'autres politiques souhaitées par la population.

Les LGV posent de réels problèmes de financement. Nous avons réclamé la vérité sur la capacité d'emprunt et d'investissement de RFF. Il faudrait l'améliorer en évitant de toujours compter sur les collectivités territoriales. Certes, la règle n'est pas la même partout – par exemple pour les lignes Bretagne et SEA –, mais, compte tenu des charges importantes qui leur incombent et des reports de charges de l'État dans de nombreux domaines, ces collectivités ne pourront pas éternellement supporter 50 % du financement.

Il serait bon qu'un rapport permette de dégager un financement sûr, pérenne. Je ne reviens pas sur l'AFIT qui ne dispose plus de ce financement. Nous regrettons que le grand emprunt n'ait eu aucun fléchage LGV, ce qui est d'autant plus étonnant qu'il s'agissait de l'une des grandes promesses et d'une décision emblématique du Grenelle 1 – mais peut-être n'est-il pas trop tard.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Avis défavorable pour les mêmes raisons que tout à l'heure. À l'occasion du Grenelle 1, un important travail d'évaluation du coût des lignes LGV a déjà été réalisé.

**Mme Catherine Coutelle.** Ce n'est pas la réponse que nous espérons !

*(L'amendement n° 524, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

## Article 22

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 548.

La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** À l'heure actuelle, une autorité portuaire peut confier la gestion et l'entretien des voies ferrées portuaires à des entreprises tiers, dans le cadre de contrats de partenariat. Notre amendement vise à supprimer cette possibilité, surtout s'il s'agit d'un port autonome. Pour le port du Havre, par exemple, cela se traduirait par des dizaines de suppression d'emplois, sauf si l'entreprise ferroviaire publique remporte le marché.

C'est ici la sécurité qui est en cause.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Cela n'a rien à voir !

**M. Daniel Paul.** Mais si ! Dans le domaine ferroviaire, l'ouverture à la concurrence comporte deux risques.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est un mensonge !

**M. Daniel Paul.** Pas du tout ! J'ai évoqué tout à l'heure le dumping social.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Prouvez-le !

**M. Daniel Paul.** Le second risque porte sur la sécurité.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Aucun argument !

**Un député du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.** C'est surtout une question de sécurité électorale ! *(Rires.)*

**M. Daniel Paul.** Monsieur le secrétaire d'État, nous nous retrouverons si c'est bien vous qui répondez aux questions orales sans débat le 18 mai prochain.

Comme dans le remorquage portuaire, vous le savez, l'ouverture à la concurrence dans le port du Havre est lui aussi porteur de risques physiques. Si, un jour, un accident devait survenir au Havre, mettant en cause les personnes et les activités du port, et que cet accident soit lié à ce qui se passe dans le remorquage portuaire et à ce qui se passera peut-être demain dans le trafic ferroviaire, nous saurions vous rappeler les propos que vous avez tenus depuis plusieurs mois à ce sujet...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Moi aussi !

**M. Daniel Paul.** ...et le scandaleux immobilisme dont vous avez fait preuve à propos du remorquage.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Avis défavorable.

En cas d'accident, nous dit M. Paul, la responsabilité en incomberait à l'organisation qui serait alors en place : de tels propos me paraissent assez choquants.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Monsieur le président, il y a des propos que l'on ne peut pas tenir, même au nom de la pire démagogie.

Monsieur Paul, je suis fils et petit-fils de cheminots. J'ai donc la plus grande estime pour eux. Un cheminot, qu'il appartienne à la SNCF ou à la RATP, qu'il conduise des RER, qu'il soit traminot, qu'il conduise le tramway express qui reliera bientôt Lyon à l'aéroport Saint-Exupéry, applique les mêmes règles de sécurité. Celles-ci sont définies par l'État, la puissance publique, par des lois et des règlements. Une autorité de sécurité ferroviaire a été mise en place, qui assure les règles de sécurité ferroviaire. Le trafic privé a pris environ 15 % des marchés, que bien souvent la SNCF ne voulait plus assurer et qui, sans cela, seraient passés aux camions.

La plupart des conducteurs recrutés par les entreprises privées, qui sont parfois des entreprises publiques d'autres pays européens, sont des retraités, anciens conducteurs de la SNCF, qui souhaitent faire une deuxième carrière, car ils veulent continuer à travailler après cinquante ans.

Je vous en prie, arrêtez de raconter des balivernes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

*(L'amendement n° 548 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 599.

La parole est à Mme Françoise Branget.

**Mme Françoise Branget.** L'amendement est défendu.

*(L'amendement n° 599, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 430 rectifié.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** M. Daniel Paul a évoqué la réforme portuaire qui donne d'excellents résultats, puisque, dans la plupart des ports de France, nous terminons le transfert des personnels aux nouvelles entreprises de manutention.

Nous souhaitons moderniser également les ports fluviaux. On a beaucoup parlé, ces derniers jours, du transport fluvial, puisqu'un conflit social entre les grands armateurs et les petites entreprises fluviales a été réglé, hier soir, par la signature d'un protocole d'accord. En France, le fluvial se développe. La France a la chance de disposer de ports fluviaux de grande qualité – Paris, Lille, Strasbourg et bien d'autres – et de voir se développer le fluvio-maritime. Votre collègue Alain Gest, président de Voies navigables de France, sait que les acteurs du fluvial en ont la volonté. C'est pour cela que nous avons inscrit dans le Grenelle de l'environnement la liaison Seine-Nord, qui sera un axe fondamental pour notre pays et pour l'Union européenne.

Dans le même esprit, nous souhaitons moderniser la gestion du port autonome de Paris. Il faut bien distinguer ses missions régaliennes de ses missions de gestion, et supprimer des dispositions devenues obsolètes.

Cet amendement propose une vision moderne du port de Paris. Les élus franciliens savent qu'il est de plus en plus présent dans tous les transports de desserte de l'Île-de-France, qu'il s'agisse des pondéreux, des matières de chantier, des conteneurs venant de Rouen ou du Havre et de la desserte d'un certain nombre de grandes surfaces. La part de l'approvisionnement de la région Île-de-France par voie fluviale progresse, ce qui correspond tout à fait à l'esprit du Grenelle de l'environnement.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Avis favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Caresche.

**M. Christophe Caresche.** Je constate que vous êtes plus rapide pour réformer le port autonome que pour réformer le stationnement payant.

Nous venons de découvrir cet amendement.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il a été déposé depuis longtemps.

**M. Christophe Caresche.** Nous ne nourrissons pas forcément de préventions à l'égard de cet amendement. Je crois comprendre que l'État cédera au port autonome ses terrains, ses actifs, et que celui-ci pourra les céder à son tour. C'est, si j'ai bien compris, un moyen de le financer. Quel est l'objectif recherché ?

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Monsieur le président, je demande une suspension de séance, au titre de l'article 58, alinéa 3.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-sept heures, est reprise à dix-sept heures cinq.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

#### DISCUSSION DES ARTICLES (SUITE)

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** La portée de l'amendement du Gouvernement paraît essentielle et nous regrettons de n'avoir pu l'examiner en commission avant qu'il n'arrive en séance. En outre, nous ignorons si une concertation préalable a eu lieu avec les collectivités territoriales situées à proximité du port, la région et les communes. Dans ces conditions, il est difficile de porter un jugement pertinent sur cet amendement. Le groupe SRC s'abstiendra donc...

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** C'est courageux !

**M. Philippe Duron.** ...même si l'amendement est sans doute très utile puisqu'il s'agit de la mise en cohérence avec la loi sur les grands ports maritimes.

Nous déplorons la méthode adoptée par le Gouvernement, qui ne nous a pas laissé le temps de l'étudier ni celui de faire procéder à son expertise.

*(L'amendement n° 430 rectifié est adopté.)*

*(L'article 22, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 22

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 429 rectifié présenté par le Gouvernement.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Chacun connaît l'importance de la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires. Comme nous avons pris du retard dans sa mise en œuvre, nous souhaitons reporter au 1<sup>er</sup> décembre 2010 l'entrée en vigueur des compétences obligatoires de l'Autorité. Il s'agit de permettre à l'Autorité, dont le siège a été fixé au Mans, de bénéficier d'un calendrier réaliste pour procéder à son installation et aux recrutements nécessaires.

Nous avons prévu un assouplissement des conditions de nomination du président. Je le dis en toute transparence à la représentation nationale : le Gouvernement souhaite que le président de cette instance ne soit pas forcément un haut fonctionnaire, mais une personnalité ayant une expérience de la vie publique (*Murmures sur les bancs du groupe SRC*) : un ancien ministre, un ancien député, bref, une personnalité qui s'intéresse aux transports.

Je proposerai la nomination de Gilles Savary, député européen socialiste,...

**M. Philippe Plisson.** Très bon choix !

**M. Jean-Claude Mathis.** C'est encore l'ouverture !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** ...actuellement vice-président du conseil général de la Gironde et l'un des meilleurs spécialistes des questions ferroviaires...

**M. François Brottes.** C'est vrai.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** ...et qui a beaucoup aidé la France pendant la présidence française de l'Union à faire passer un certain nombre de textes importants au Parlement européen. Cette Autorité sera donc pluraliste. Nous souhaitons que son président puisse être, s'il le souhaite, un élu communal.

Nous voulons une autorité politique, non une autorité administrative.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Avis favorable.

**M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable.** Sans nous, les socialistes n'auraient pas beaucoup de responsabilités ! (*Sourires. – Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** C'est vrai !

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Lepetit.

**Mme Annick Lepetit.** Après mon collègue Philippe Duron, je souhaite à mon tour faire une remarque sur la méthode. Depuis plusieurs semaines, nous travaillons en commission sur ce projet de loi. Or nous voyons arriver en séance des amendements du Gouvernement qui ne nous ont pas été soumis, et cela n'a pas l'air de choquer outre mesure le rapporteur.

Bien évidemment, le ministre s'est voulu rassurant. Mais si, comme il le dit, ces amendements vont dans l'intérêt de tous, pourquoi ne pas en discuter en amont, notamment au sein de la commission ? J'imagine que vous ne pouvez être que d'accord, monsieur le président, monsieur le rapporteur de la commission du développement durable !

L'amendement n° 429 rectifié concerne la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires de décembre 2009. Le débat a eu lieu au Sénat et à l'Assemblée nationale, mais cet amendement, déposé en dernière minute en commission, n'a pas pu être examiné par le Sénat. Là encore, il s'agit de méthodes que nous avons du mal à comprendre. La loi ARAF était prévue depuis presque deux ans et tout le monde savait qu'il fallait un changement rapide de la réglementation par rapport aux normes européennes. Or nous constatons que les décrets d'application ne sont toujours pas publiés. Pourquoi ? Une partie de la réponse réside sans doute dans l'amendement que M. le ministre vient de nous présenter, mais cette façon de faire est quelque peu curieuse. Je me permets donc de vous interpellier à ce sujet, monsieur le ministre, et je vous encourage à en discuter avec le président-directeur général de la RATP.

Aujourd'hui, les décrets d'application, notamment ceux sur le STIF, tardant à paraître, cette difficulté se répercute sur les autres projets de loi, en particulier celui sur le Grand Paris ; notre assemblée examinera d'ailleurs prochainement les conclusions de la CMP sur ce texte. Or nous ne pouvons pas, ici, mesurer les répercussions d'amendements déposés tardivement. J'entends bien les propos de M. le secrétaire d'État, qui nous invite une fois encore à la confiance. Mais comment peut-on avoir confiance lorsque l'on nous soumet des amendements de dernière minute, dont les conséquences sont importantes, sans doute pour l'État, mais aussi pour les collectivités locales ? Ce débat État-collectivités locales, qui hante plusieurs de nos lois, est d'une grande actualité et le sera encore, je l'imagine, dans les mois, voire dans les années qui viennent. Je demande donc au Gouvernement de nous permettre de l'interroger lorsque nous discutons d'un texte en commission. Il pourra ainsi nous répondre sur le fond et pas seulement sur la forme, comme il le fait aujourd'hui.

*(L'amendement n° 429 rectifié est adopté.)*

### Article 22 bis

**M. le président.** L'amendement n° 573 de M. Yves Cochet est défendu.

*(L'amendement n° 573, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 22 bis est adopté.)*

### Après l'article 22 bis

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 504.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Cet amendement tend à ajouter, après le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi portant création de RFF, une mention signifiant que le « réseau orienté fret est constitué à partir d'axes performants de circulation ». Il s'agit de consacrer la notion de « réseau orienté fret » que RFF s'est engagé à créer dans le contrat de performance qu'il a signé avec l'État en 2009. Nous savons tous qu'un effort est nécessaire pour trouver des sillons indispensables au développement du fret ferroviaire en France.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Défavorable. Cet amendement est satisfait par l'article 11 du Grenelle 1.

*(L'amendement n° 504, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 550.

La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Cet amendement porte sur le développement que nous souhaitons de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nommée également POLT.

Monsieur le secrétaire d'État, lors de la discussion générale, Jean-Claude Sandrier a eu l'occasion de présenter tous les arguments qui militent en faveur d'un effort tout particulier, en tout cas plus important qu'il ne l'est aujourd'hui, en faveur de la ligne POLT. Je n'y reviens donc pas.

Je tiens simplement à mettre l'accent sur le fait que la France compte trois radiales au départ de Paris – Paris-Bordeaux, Paris-Lyon et Paris-Toulouse – et que nous en avons et en aurons besoin, demain, pour cinq grandes raisons qui sont : l'aménagement du territoire – ces lignes desservent onze aires urbaines, totalisant trois millions d'habitants – ; le développement du fret, si l'on passe enfin des discours aux actes ; l'environnement – avec la limitation des rejets de gaz à effet de serre sur un axe où 80 % du transport logistique se fait par la route – ; la saturation actuelle et future des LGV vers Bordeaux et Lyon ; la cohérence et la totale complémentarité avec la future LGV Paris-Clermont-Lyon, la ligne POLT pouvant s'embrancher à hauteur de Vierzon, par exemple, ce qui renforcerait l'efficacité des deux lignes et permettrait un gain de temps considérable vers Châteauroux, Limoges, Brive et Toulouse.

Enfin, cette ligne a deux atouts qui ne sont pas négligeables. Elle peut être efficace très rapidement, en trois étapes de modernisation s'échelonnant entre 2010 et 2020. Son coût

serait sans commune mesure avec la construction d'une LGV et son financement ne chevaucherait pas celui de la LGV Paris-Clermont-Lyon.

Inscrire cette ligne POLT dans le Grenelle 2 serait reconnaître sa nécessité comme troisième radiale de dimension et d'utilité nationale. RFF la désigne d'ailleurs comme une alternative à la Magistrale et à l'Atlantique Eco-Fret, permettant un débouché vers Barcelone.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Monsieur Paul, dès lors qu'il est question de modernisation, comme dans cet amendement, nous ne pouvons tous qu'acquiescer. Le POLT – Paris-Orléans-Limoges-Toulouse – et le POCL – Paris-Orléans-Clermont-Ferrand raccordé à Lyon – sont complémentaires. On peut donc effectivement souscrire à une partie de vos propos. Cependant, contrairement à ce que vous avez dit, les réalisations de lignes à grande vitesse progressent plutôt vite et bien. Je cite, pour exemple, puisque vous m'y incitez, le POCL pour lequel le débat public est en phase de préparation.

La commission est toutefois défavorable à cet amendement, non pas qu'elle s'oppose au fond de cette proposition et à vos explications, mais tout simplement parce que nous en avons longuement débattu dans le Grenelle 1, et que le Grenelle 2 n'a pas pour objectif de rouvrir les discussions et débats sur l'ensemble des lignes ferroviaires et des lignes à grande vitesse.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je me suis déjà exprimé sur ce point, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Gagnaire.

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Il faut poser la question de la chronologie. Une large partie de notre territoire, et particulièrement deux régions, deux conseils régionaux, plaident très vigoureusement en faveur de la ligne Paris-Clermont-Lyon.

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Orléans figure dans le Grenelle 1 !

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Certes, monsieur le rapporteur. Toutefois, si l'on doit hiérarchiser les projets, je souhaite intervenir résolument en faveur de celui-ci.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Ils ne se font pas concurrence !

**M. Jean-Louis Gagnaire.** Certes, mais l'argent public est rare et beaucoup seront mis à contribution. Je souhaitais en tout cas que cela soit porté au compte rendu de la séance.

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Si, lorsque nous avons commencé à travailler sur le Grenelle, j'ai proposé l'idée de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon au ministre d'État Jean-Louis Borloo, c'est pour deux raisons. D'une part, la ligne sud-ouest et la ligne sud-est du TGV dessinent une sorte de poire privée, en son milieu, d'accès à la grande vitesse. Il se posait donc un problème d'aménagement du territoire, particulièrement au niveau d'une ville comme Orléans, capitale régionale. De plus, la gare d'Austerlitz à Paris est actuellement sous-utilisée quand d'autres gares sont saturées. Nous avons besoin d'un axe de détournement de Paris-Lyon. En effet, en cas de problème de caténaïres, d'accident, d'incident, de retard, de détresse de rame entre Paris et Lyon – cela peut arriver –, c'est tout le trafic vers Lyon, les Alpes, l'Italie, le Languedoc-Roussillon, la Provence, la Côte d'Azur et Marseille qui s'arrête. La ligne Paris-Lyon a pour objectif de permettre à des futurs AGV – si la SNCF achète un jour ces TGV qui peuvent être exploités à plus de 320 kilomètres à l'heure – de rejoindre Lyon en deux heures. Cet axe pourrait être, en cas d'incident, une alternative ou un appui à la ligne de Lyon, et offrirait, à partir d'Orléans, une desserte de tout le sud de la région Centre et de la région Limousin, et, à partir de Clermont-Ferrand, de la région Auvergne et du nord de la région Languedoc-Roussillon. C'est donc une ligne très importante en termes d'aménagement du territoire. Comme l'a précisé le rapporteur, les choses suivent leur cours. Je le répète solennellement devant l'Assemblée.

*(L'amendement n° 550 n'est pas adopté.)*

**M. François Brottes.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Au fur et à mesure que nous avançons dans nos débats, sereinement et tranquillement, nous observons qu'un certain nombre de dispositions votées en commission, notamment des dispositions fiscales, sont annulées.

**M. Patrice Martin-Lalande.** La fiscalité, c'est dans la loi de finances !

**M. François Brottes.** Nous comprenons mieux ce qui se passe depuis que, ce matin, le Premier ministre a fait une grave et importante déclaration, annonçant qu'il allait geler pour trois ans l'ensemble de la dépense publique. Nous souhaitons que le Gouvernement nous précise quelles en seront les conséquences sur les textes Grenelle qui comportaient des dispositions financières. J'imagine que la compilation doit être quelque peu compliquée, et nous n'attendons pas qu'il nous réponde dans l'immédiat, mais peut-être pourrait-il le faire dans la soirée. Je n'ose imaginer, en effet, que cette déclaration ne soit pas sans incidence : nous en avons déjà remarqué les effets.

**M. le président.** Il ne vous a pas échappé, monsieur Brottes, qu'il ne s'agissait pas d'un rappel au règlement.

**M. François Brottes.** Si, quand même !

**M. le président.** Cette intervention sera, en conséquence, décomptée de votre temps de parole.

**Article 22 ter**

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 587.

La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Nos collègues du Sénat ont adopté un amendement qui permettra la captation de la rente foncière autour des nouvelles gares et des stations des transports en commun en site propre. Je l'ai souligné dans mon propos liminaire, c'est une excellente disposition. Toutefois, il serait bien de la compléter à la marge pour permettre au syndicat mixte de transport de bénéficier de cette disposition. En effet, sur un certain nombre d'itinéraires, notamment de TCSP, on peut, comme la loi le prévoit, avoir tout à fait intérêt à permettre à ces syndicats mixtes de se substituer aux autorités organisatrices de transport urbain

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Avis défavorable. Nous ne sommes pas d'accord avec cette possibilité de substitution.

*(L'amendement n° 587, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Serge Grouard, rapporteur, a présenté un amendement de précision, n° 221.

*(L'amendement n° 221, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi par M. Serge Grouard d'un amendement de précision, n° 222.

*(L'amendement n° 222, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 22 ter, amendé, est adopté.)*

**Article 22 quater**

**M. le président.** La commission a supprimé cet article.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 595 et 610, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour présenter l'amendement n° 595.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Notre groupe s'intéresse aux péages urbains depuis plus de sept ans. Il ne s'agit pas d'un sujet facile. Christian Philip, député du Rhône et à l'époque président du GART, nous y avait sensibilisés. Il s'agit de la possibilité pour des agglomérations, dont la population est supérieure à 300 000 habitants, de décider – j'insiste sur ce point – par un vote à la majorité qualifiée d'instaurer à titre expérimental et pour trois ans, un péage urbain.

Un tel péage ne peut être instauré que lorsqu'on a vérifié l'existence d'infrastructures de transport collectif capables de recevoir le report de trafic.

Le dispositif est donc assez bien bordé et, si nous nous y intéressons depuis trois ans, c'est tout simplement parce que les résultats sont bons : baisse de trafic à l'intérieur de la zone urbaine, baisse des accidents, temps gagné par les transports publics et, bien sûr, baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Vous allez me répondre que c'est principalement dans les villes capitales qu'un tel péage a été instauré. C'est vrai, à Singapour ou Londres par exemple, mais, fait nouveau, c'est aussi le cas en Suède dans les villes moyennes et les capitales régionales, où les résultats sont aussi bons à tous les niveaux.

Bref, il nous semble y avoir un ensemble de résultats suffisamment positifs pour que l'on s'y intéresse.

Reste – et j'en discutais avec Annick Lepetit – une critique sociale. À partir du moment où l'un des préalables est l'existence d'infrastructures de transport public capables de digérer le report de trafic et où la recette affectée par ce péage urbain, qui peut être un péage de cordon ou de zone, est affectée au développement des transports publics, il nous semble qu'une telle idée mériterait d'être expérimentée en France.

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

**M. Serge Grouard, rapporteur.** Après en avoir longuement et largement discuté en commission, nous avons supprimé l'article.

Depuis, nous avons approfondi le sujet. J'ai consulté notamment le sénateur Louis Nègre, qui connaît bien la question. Cet amendement apporte effectivement des garanties : c'est à l'initiative des élus locaux, il s'agit d'une expérimentation et cela ne concerne que les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

Au vu de tous ces éléments, je serai plutôt favorable à cette idée, en me ralliant éventuellement à l'amendement n° 610, qui apporte quelques précisions supplémentaires.

Cela dit, monsieur Dionis du Séjour, j'ai examiné avec attention certaines des expérimentations menées à l'étranger : si l'on peut observer les résultats que vous avez présentés, il est vrai aussi que des questions restent en suspens. Comment se fait le report de circulation ? Y a-t-il véritablement un report sur d'autres modes de transport ? À Stockholm, par exemple, ce n'est pas avéré. Il y a une baisse de 20 % environ de la circulation venant vers le centre ville. Où vont ces 20 % ? Tout cela mérite d'être affiné, car les enquêtes et analyses ne sont peut-être pas suffisamment précises, mais, dès lors qu'il s'agit d'une expérimentation, je pense que nous pouvons l'autoriser.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Vandewalle, pour défendre l'amendement n° 610.

**M. Yves Vandewalle.** Je ne vais pas reprendre les arguments qui ont été parfaitement développés par Jean Dionis du Séjour. Je me réjouis de la position du rapporteur et j'espère que le Gouvernement aura le même avis. Certes, l'expérimentation n'est pas dans nos habitudes, mais c'est bien dommage et c'est l'occasion d'ouvrir la voie.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est en effet un sujet ancien, que nous avons souvent évoqué avec Jean-Louis Borloo. Jean Dionis du Séjour rappelait l'excellent rapport de Christian Philip, les débats internes au GART, auxquels j'ai participé en tant qu'élu, et qui se poursuivent.

Il est vrai que la rédaction de l'amendement de M. Luca est peut-être un peu meilleure.

La réalité, c'est que nous sommes sous le régime de la liberté. Certaines villes comme Göteborg, Stockholm ou Singapour ont mis en place ce type de système, avec des succès divers, comme le rappelait Serge Grouard. À Londres, on a défini une première zone. On a voulu l'étendre mais cela n'a pas fonctionné, le maire est revenu en arrière sur un périmètre plus central dans la City.

Ce qui est proposé – et c'était le cas de l'amendement de M. Nègre au Sénat –, c'est d'autoriser un certain type d'agglomérations à mener une expérimentation, avec une possibilité de retour en arrière, donc une durée. C'est aux élus de prendre la décision.

Je sais qu'à Paris il y a toujours eu des réticences, certains soulignant qu'il ne faut pas empêcher les banlieusards de traverser Paris et se demandant pourquoi on mettrait une barrière par l'argent. Tout cela se discute.

Ce n'est d'ailleurs pas un débat droite-gauche, c'est un débat d'élus, en fonction de leur vision. Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée nationale.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** C'est bizarre, monsieur le secrétaire d'État. Lorsqu'il s'agit d'instaurer des péages, comme par hasard, ce n'est pas un débat droite-gauche.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Les transports publics, ce n'est pas un débat droite-gauche !

**M. Daniel Paul.** Il ne s'agit pas de transports publics.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Si !

**M. Daniel Paul.** Monsieur le rapporteur, lors de la réunion de la commission du développement durable préalable à notre débat d'aujourd'hui, André Chassaigne, Marc Dolez, Pierre Gosnat et moi-même avons déposé un amendement tendant à ne pas autoriser l'expérimentation des péages urbains. Pour des raisons de calendrier, parce que le retard s'était accumulé, nous n'avions pas pu être présents au moment où cet amendement est venu en discussion et vous avez eu la courtoisie, l'amabilité, de le reprendre.

Voici l'argument que vous aviez donné : « 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*. » Nous partageons l'intégralité de cet argument.

Entre le moment où vous l'avez donné et celui où nous en discutons en séance, vous avez changé d'avis. Vous en avez évidemment le droit. Pour ma part, je n'ai pas changé d'avis. Nous sommes extrêmement réservés sur la possibilité de mettre en place des péages urbains.

Certes, cela peut apparaître comme une solution pour réguler le trafic et diminuer la production de gaz à effet de serre, mais le recours aux péages urbains est loin d'être dominant, y compris dans les villes de la strate que vous évoquez. Les villes moyennes allemandes et suisses, par exemple, ont fait le choix du partage de l'espace public et du développement massif des transports en commun.

Avant toute instauration de péage, il faut développer les infrastructures et les services de transport collectif. Si vous mettez en place une expérimentation aujourd'hui, y

compris dans les grandes villes, ce sera avec des transports en commun insuffisants, et vous pénaliserez encore davantage les usagers.

**M. Yves Vandewalle.** Il faut lire le texte !

**M. Daniel Paul.** Par ailleurs, une telle mesure induirait une forte ségrégation sociale. En effet, ce sont les ménages à revenus modestes, qui résident dans les zones les plus éloignées des centres des grandes agglomérations, contraints d'utiliser leur voiture en raison du manque de dessertes rapides et régulières, qui seront soumis aux péages. Une ponction du pouvoir d'achat des plus modestes qui aurait pour effet de réduire la circulation au profit des ménages aisés renforcera le sentiment que l'on sanctuarise la ville, réservée aux plus riches.

Avant d'en arriver aux péages urbains, il faut d'abord développer toutes les formes de transports en commun. À moins que des travaux de très grande envergure ne soient achevés en 2013, on en est encore très loin.

La vraie question est de savoir si les personnes soumises aux péages urbains ont raisonnablement un autre choix que de prendre leur voiture. C'est la raison pour laquelle nous sommes très réservés à l'égard de ces amendements, et nous voterons contre.

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Billard.

**Mme Martine Billard.** J'ai écouté avec intérêt votre argumentation, monsieur Dionis du Séjour. Selon vous, pour éviter toute injustice sociale, il suffit qu'il existe des infrastructures de transport public.

**M. Jean Dionis du Séjour.** C'est à peu près ça !

**Mme Martine Billard.** Cela signifie donc que ceux qui n'ont pas les moyens prennent les transports publics et que ceux qui en ont les moyens continuent à prendre leur voiture, à polluer et à émettre des gaz à effet de serre.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Ils paient !

**Mme Martine Billard.** Ce n'est pas le problème, et c'est bien la divergence entre nous. Si l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut restreindre le plus possible l'utilisation des véhicules individuels. Nous avons besoin de transports collectifs, sous toutes leurs formes. Certains véhicules utilitaires doivent bien sûr circuler : on ne va pas dire aux policiers de prendre les transports en commun pour aller sur le lieu d'un crime ou d'un accident, mais il faut absolument diminuer la place du véhicule individuel dans nos villes, car c'est ce qui permettra de réduire massivement les émissions de gaz à effet de serre.

**M. Jean Dionis du Séjour.** C'est laborieux !

**Mme Martine Billard.** Pas du tout.

Pour vous, en fonction de sa richesse, on pollue ou on ne pollue pas. Vous expliquez qu'il doit y avoir un PDU avec un transport collectif en site propre. C'est le cas aujourd'hui dans de nombreuses agglomérations, et nous nous en félicitons, mais cela ne change rien. En Île-de-France, il y a une saturation des transports en commun. Autour de Marseille, c'est pareil. Tant que l'on n'aura pas développé de nouveaux transports en commun dans ces zones – et il faudrait aller beaucoup plus vite –, on ne pourra pas beaucoup avancer sur le report. Quant au fait de mesurer le report de trafic lié à l'instauration du péage, je demande à voir.

Il y a donc bien une différence de réflexion. Pour nous, il faut réduire au minimum l'utilisation des véhicules individuels et cela ne se fait pas par le marché. Pour vous, c'est une question financière.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** J'ai une question simple à vous poser, mes chers collègues. Si vous ne voulez pas d'un tel système, en quoi vous gêne-t-il ?

**Mme Martine Billard.** Parce que c'est une mauvaise idée, pour tout le monde !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Vous ne l'instaurerez pas, mais laissez-nous essayer. Nous, nous constatons qu'un grand pays social-démocrate, en avance par rapport à nous au niveau écologique, la Suède, l'a mis en place non seulement dans la capitale, mais dans les métropoles régionales, et que cela marche. On note bel et bien une diminution des accidents, du trafic et des émissions de gaz CO<sub>2</sub>.

Vous ne le ferez pas parce que vous êtes plus à gauche qu'écologiste.

**Mme Martine Billard.** Oh non !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Mais si, on peut le dire entre nous !

**Mme Martine Billard.** Je suis écologiste et de gauche !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Cela fait sept ans que Christian Philip notamment travaille sur cette idée, en observant rigoureusement ce qui se fait à l'étranger. Laissez-nous essayer.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** C'est la majorité qu'il faut convaincre !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Il y a maintenant des statistiques très précises sur ceux qui utilisent les transports en commun et ceux qui paieraient le péage urbain. Effectivement, madame Billard, ce sont les riches qui paieront.

**Mme Martine Billard.** Je préfère qu'ils ne prennent pas leur voiture ! Les riches ont droit aux transports en commun !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Il doit exister des transports collectifs capables de digérer le report, et la recette ira aux transports collectifs. Honnêtement, nous sommes dans l'axe du Grenelle. Permettez à ceux qui le souhaitent de procéder à une telle expérimentation.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Vandewalle.

**M. Yves Vandewalle.** Affirmer que le choix entre le transport en commun et la voiture se fera uniquement en fonction de son portefeuille, c'est une pétition de principe, qui reste largement à démontrer.

**Mme Martine Billard.** C'est Dionis du Séjour qui le dit !

**M. Yves Vandewalle.** Il peut y avoir de nombreuses autres raisons, ne serait-ce que parce qu'on a besoin de transporter, dans le coffre d'une voiture, des objets que l'on ne peut pas prendre avec soi dans un tramway ou tout autre moyen de transport en commun.

En outre, il est bien précisé que, en cas de bénéfices, les fonds sont affectés aux dépenses liées aux transports publics. C'est donc toute la collectivité qui en bénéficie.

**M. le président.** La parole est à M. Claude Bodin.

**M. Claude Bodin.** Je ne peux suivre nos collègues Dionis du Séjour et Vandewalle sur ces amendements. L'élu de banlieue parisienne que je suis ne saurait en effet approuver la mise en place d'un péage urbain, et ce pour trois raisons.

Tout d'abord, il nous est proposé une expérimentation. Or nous savons ce que durent les expérimentations en France ! Des mesures prises à titre provisoire pour un, deux ou trois ans, ont duré dix, vingt, voire trente ans ; nous avons tous quelques souvenirs à ce sujet.

Ensuite, ceux qui seront soumis à ce péage urbain ne sont pas les plus riches, mais ceux qui ont été obligés de s'éloigner des villes-centres pour trouver un logement en banlieue, où l'immobilier est moins cher.

**Mme Catherine Quéré.** Tout à fait !

**M. Claude Bodin.** Nous allons créer une pénalisation supplémentaire pour ceux qui supportent une heure, voire deux heures de transport matin et soir pour leur trajet travail-domicile.

Certes, il serait possible de demander à l'employeur d'acquitter le montant de ce péage. On peut toujours faire payer les entreprises, mais il ne faut pas s'étonner ensuite que nous ne soyons plus compétitifs !

Enfin, je doute totalement de l'efficacité de cette mesure sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> tant qu'il n'y aura pas un plan d'augmentation massive de l'offre de transports en commun de qualité. Je pense en particulier à la région Île-de-France, mais c'est valable pour l'ensemble des régions.

**M. le président.** La parole est à M. François de Rugy.

**M. François de Rugy.** Je souhaite simplement présenter un argument complémentaire contre ces amendements, qui ont au moins eu le mérite d'ouvrir un débat intéressant.

Une telle disposition risque d'être un accélérateur d'étalement urbain. Un péage de zone n'est pas la même chose qu'un péage d'infrastructure. Si le péage porte sur l'usage d'une route ou d'un tunnel, il est clairement dissuasif pour l'utilisation d'un véhicule sur ces infrastructures. En revanche, au vu des structures intercommunales – je ne reviens pas sur les débats d'hier à propos des PLU –, un péage de zone induira le déplacement d'un certain nombre d'activités économiques à l'extérieur et donc une accélération de l'étalement urbain, ce qui est contraire aux objectifs du Grenelle.

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Branget.

**Mme Françoise Branget.** Nous comprenons bien que vous vous en remettiez, monsieur le secrétaire d'État, à la sagesse de l'Assemblée. Toutefois, même si une expérimentation est prévue, je doute que cette mesure soit conforme aux principes du Grenelle. Nous devons limiter l'étalement urbain, reconstruire la ville sur la ville, et cette disposition serait plutôt contre-productive à cet égard. Je ne pense pas qu'il soit opportun de rétablir l'octroi. C'est peut-être envisageable pour quelques grandes métropoles, mais certainement pas pour les villes de taille moins importante.

**M. André Chassaing.** Très bien !

**Mme Françoise Branget.** Je voterai donc contre cette mesure.

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise de Panafieu.

**Mme Françoise de Panafieu.** J'ai écouté avec intérêt M. Dionis du Séjour, et je pense qu'un jour ou l'autre il faudra y venir, sans doute même assez rapidement, mais je crois aussi que cela ne peut pas être décidé, fût-ce sous forme expérimentale, à l'occasion d'une discussion comme celle-ci.

Nous savons ce que sont les expérimentations. Nous sommes très forts pour cela : on fait du provisoire et le provisoire est toujours en place trente ans plus tard ! C'est vrai pour les préfabriqués comme pour la circulation.

Dans une grande ville comme Paris, une réelle concertation doit être conduite sur ce sujet. Nous sommes plusieurs partenaires : l'État, la ville de Paris – je n'imagine pas que le maire ne soit pas consulté –, le préfet de Paris, le préfet de police. La décision de créer un péage pourrait être prise ensuite, en posant ses limites, en précisant s'il jouxte la ville ou y entre. En tout état de cause, cela ne peut se décider à l'occasion de la présente discussion, parce que nous ne pouvons pas faire l'impasse sur cette grande concertation.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission du développement durable.

**M. Christian Jacob,** *président de la commission du développement durable.* Mes chers collègues, nous avons un temps limité pour débattre de plusieurs sujets importants encore à venir. Sans frustrer personne, nous pourrions considérer que l'Assemblée est à présent suffisamment éclairée sur ce sujet et que les uns et les autres acceptent de renoncer à leurs prises de parole, compte tenu des brillantes interventions que nous avons entendues venant de tous les groupes.

**M. François Brottes.** Nous n'avons encore rien dit !

**M. Christian Jacob,** président de la commission du développement durable. Nous avons bien senti votre position sur le sujet ! (Rires.)

**M. le président.** Je passe donc au vote sur ces amendements.

**M. François Brottes.** C'est une pression sur la présidence ! (Sourires.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Monsieur le président, je retire l'amendement n° 595 pour me rallier, comme cosignataire, à l'amendement n° 610.

*(L'amendement n° 595 est retiré.)*

*(L'amendement n° 610 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 22 *quater* demeure supprimé.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Nous attendrons ! Cela fait sept ans que je propose cette mesure !

#### Article 22 quinquies

*(L'article 22 quinquies est adopté.)*

#### Après l'article 22 quinquies

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 551.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Nous avons entendu une personne, dont la notoriété n'est plus à faire – ce qui n'est peut-être pas le cas de sa popularité –, nous dire qu'il n'y avait plus de grèves dans notre pays. Or malgré l'adoption, le 21 août 2007, de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, les grèves restent nombreuses, en particulier dans le secteur du chemin de fer.

Cet amendement vise à améliorer le dialogue social ; aussi, je ne doute pas que chacun d'entre nous y sera sensible. Il s'agit d'intégrer des obligations contraignantes et impératives de négociation pour les directions d'entreprise sur les motifs des situations conflictuelles. Il faut trouver une solution pour améliorer le dialogue social, notamment entre la SNCF et les cheminots.

*(L'amendement n° 551, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. André Chassaigne.** C'est vraiment dommage !

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 552.

La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Aujourd'hui, les régions consacrent environ le quart de leur budget aux transports, soit environ 100 euros par habitant. Si elles contribuent au développement économique de nos territoires, il faut qu'elles aient les moyens de le faire et leurs recettes doivent être dynamiques. Or le Gouvernement décentralise à la pelle les compétences sans pour autant assurer la compensation financière des charges transférées. En témoigne le récent débat qui a eu lieu sur les charges transférées aux départements, certains d'entre eux ayant menacé de voter un budget en déséquilibre.

Ainsi, voici que, pour une réforme des régimes spéciaux de retraite que les cheminots ont combattue – et nous aussi –, la SNCF annonce qu'elle facturera aux régions les charges supplémentaires liées aux évolutions apportées au régime spécial de retraite de ces personnels pour ce qui concerne le transport régional de voyageurs.

**M. André Chassaigne.** C'est scandaleux !

**M. Daniel Paul.** Dans une lettre adressée au Premier ministre, le président de l'Association des régions de France, M. Rousset, écrit : « La SNCF a informé les régions que ces mesures d'accompagnement induiront une hausse du forfait de charges lié à la masse salariale et qu'elle demandera aux régions le financement de cette charge supplémentaire à partir de 2008 pour ce qui concerne les activités de transport régional de voyageurs. » C'est d'ailleurs ce qu'elle fait déjà depuis le début de l'année en intégrant d'office les charges supplémentaires résultant de ces mesures nouvelles dans les chiffres des conventions TER actuellement en cours de renouvellement.

L'article 125 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, codifiée à l'article L. 1614-8-1, alinéa 6, du code général des collectivités territoriales dispose : « Toute disposition législative ou réglementaire ayant une incidence financière sur les charges transférées en application de l'article 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 donne lieu à révision des concours versés par l'État dans les conditions prévues aux articles L. 1614-1 à L. 1614-3. Cette révision a pour objet de compenser intégralement la charge supplémentaire pour la région résultant de ces dispositions. »

La conclusion de mon intervention rejoint donc celle de M. Rousset. Considérant le principe constitutionnel d'autonomie financière des collectivités posé par la révision constitutionnelle du 28 mars 2003, à l'article 72-2 de la Constitution, cet amendement vise tout simplement à garantir la mise en œuvre du principe de compensation précisé par la loi du 13 août 2004.

*(L'amendement n° 552, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 554 de M. André Chassaigne est défendu.

*(L'amendement n° 554, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Nous en venons au titre III « Énergie et climat ».

### Avant l'article 23 A

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 686.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Monsieur le président, pour vous être agréable, je présenterai simultanément les amendements n° 686, 687 et 688.

Il s'agit, je le dis d'emblée, de sortir du nucléaire.

**M. Alain Gest.** Ah ! Voilà du nouveau !

**M. Yves Cochet.** J'expliquerai pourquoi en trois points : en raison du coût, des déchets et, enfin, d'un argument anthropologique auquel, monsieur Gest, je vous demanderai d'être très attentif.

Le coût réel de l'électricité nucléaire est sous-évalué. Nous avons en France l'impression de vivre comme tout le monde, mais ce n'est pas du tout le cas : du point de vue du prix du kilowattheure, nous sommes dans une sorte d'isolat soviétique. (*Exclamations sur divers bancs.*) Mais oui, chers collègues ! Nous sommes le seul pays de l'OCDE dans lequel les prix du kilowattheure, comme, d'ailleurs, ceux du mètre cube de gaz, sont des prix politiques, administrés, fixés par les pouvoirs publics.

**M. Daniel Paul.** C'est très bien !

**M. Yves Cochet.** Peut-être, mais ces prix n'ont évidemment rien à voir avec le coût réel de l'ensemble de la filière et sont gravement sous-évalués.

**M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable.** Il y a un accord de votre groupe sur ce sujet ?

**M. le président.** Mes chers collègues, seul M. Cochet a la parole.

**M. Yves Cochet.** Il faut, en effet, prendre en compte l'ensemble des coûts, y compris la recherche publique, le démantèlement des centrales, les subventions à la filière, la gestion des déchets pendant des milliers d'années et, ce qui n'est jamais compté, le prix de l'assurance-accident. Celle-ci n'est pas prise en compte parce que, depuis plus de cinquante ans, à cause d'une loi votée aux États-Unis, le *Price-Anderson Act*, c'est l'État qui paye en dernier ressort pour tous les accidents de l'industrie nucléaire. On l'a vu aussi à Tchernobyl, et il en irait de même dans le reste de l'Europe. Des

études d'économistes ont montré que, si le nucléaire n'était pas exorbitant du droit commun en matière de garanties, le kilowattheure coûterait un ou deux centimes de plus.

J'en viens à la gestion des déchets. Comme on le sait, le problème n'est pas résolu. Je me demande comment on a pu lancer une telle industrie sans penser à la gestion des déchets. Il y en a tout au long de la chaîne du nucléaire, dès l'extraction dans les mines d'uranium, au Mali, au Niger et ailleurs ; des centaines de tonnes de minerai sont nécessaires pour obtenir une tonne d'uranium pur ; puis il faut procéder à un enrichissement isotopique afin d'augmenter la proportion d'uranium 235 qui va réagir dans le réacteur ; des tonnes d'uranium appauvri sont produites afin de créer de l'uranium enrichi utilisable dans les combustibles. Que fait-on de tous ces déchets ? L'Agence nationale des produits radioactifs – l'ANDRA – reconnaît elle-même qu'il y a des milliers de tonnes, réparties dans plus de 1 000 sites, dont La Hague, Cadarache, Marcoule. Un reportage récemment diffusé sur une chaîne publique de télévision nous a même appris qu'il y en a des milliers de tonnes en Russie, sur le site de Tomsk-7, un lieu évidemment inabordable et inabordable par les médias.

Je termine par l'argument anthropologique. Essayons de comprendre les différences d'utilisation de l'énergie nucléaire au XX<sup>e</sup> et au XXI<sup>e</sup> siècle. Au XX<sup>e</sup> siècle, l'humanité, à travers les pays les plus développés et les plus civilisés qui soient, a atteint une apothéose dans la manière de se faire la guerre et de provoquer des boucheries absolument horribles : deux guerres mondiales, avec des dizaines de millions de morts. Heureusement, à cette époque, ni le nucléaire militaire ni le nucléaire civil n'existaient – sauf à la fin du conflit, en 1945. L'un d'entre vous peut-il me garantir que, avant la fin du siècle, avant 2100, même en Europe et dans les autres pays nucléarisés, l'homme étant devenu bon, la nature humaine ayant changé, il n'y aura plus jamais de guerre ? La réponse est non. Il faut être un parfait idéaliste, un rêveur, un innocent, pour croire que plus il y aura d'industrie nucléaire, moins il y aura de guerres. C'est complètement idiot ! Plus de nucléaire, cela signifie au contraire plus de déchets, plus de coût, plus de prolifération. En cas de guerre, qui assurera la gestion des stocks d'armement et la maintenance des centrales nucléaires ? Qui l'aurait assurée entre 1914 et 1918, et entre 1939 et 1945 ? Si vous vous posez de telles questions, la réponse est claire : il faut sortir du nucléaire.

**M. François de Rugy et Mme Martine Billard.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques sur les trois amendements ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** En débutant l'examen des articles qui vont suivre, je tiens à préciser que, lorsque j'indiquerai que la commission a rejeté un amendement, cela signifiera qu'il a déjà été examiné par la commission compétente et que je ne souhaite pas, sous réserve d'une demande de précision, refaire le débat.

**M. Bertrand Pancher, rapporteur et M. Éric Diard, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.** Très bien !

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Ces trois amendements ont été rejetés par la commission : chacun imagine bien pourquoi. Notre collègue se croit obligé de redévelopper chaque fois la défense d'amendements anti-nucléaires.

**M. François de Rugy.** Et alors ? On n'a pas le droit d'avoir un débat sur l'énergie nucléaire ?

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n<sup>os</sup> 686, 687 et 688.

**M. Jean-Louis Borloo,** *ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.* Défavorable.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 686, 687 et 688, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

### Article 23 A

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 662 et 827.

La parole est à Mme Jeanny Marc.

**Mme Jeanny Marc.** L'amendement n<sup>o</sup> 662 est défendu.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** L'amendement n<sup>o</sup> 827 est défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant,** *rapporteur pour avis.* Ces amendements sont satisfaits, puisque le rapport demandé figure dans la programmation pluriannuelle des investissements d'électricité.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Nous retirons nos amendements, monsieur le président.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 662 et 827 sont retirés.)*

*(L'article 23 A est adopté.)*

### Article 23

**M. le président.** La parole est à M. Louis-Joseph Manscour, inscrit sur l'article.

**M. Louis-Joseph Manscour.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mes chers collègues, à ce stade du débat, après plus de dix-sept heures de discussion, au moment où nous abordons l'examen du titre III « Énergie et climat », et plus précisément le chapitre I<sup>er</sup> consacré à la réduction de la consommation d'énergie et à la prévention des émissions de gaz à effet de serre, je veux dire quelques mots sur l'ensemble des points que nous allons examiner.

Nous avons voté le Grenelle 1 car il faisait naître un formidable espoir en offrant aux élus, aux acteurs économiques et aux associations la possibilité de répondre au besoin du présent sans compromettre l'avenir des générations nouvelles. C'était un pari, car le dispositif s'articulait autour de trois axes majeurs apparemment antinomiques, voire incompatibles : l'économique, le social, l'écologique. Nous avons perçu des avancées. Alors que le texte, à l'origine, ne mentionnait l'outre-mer que dans les deux derniers articles, vous aviez reconnu, monsieur le ministre d'État, le rôle et la place des outre-mers en matière d'environnement.

Faut-il rappeler que 80 % de la biodiversité française se trouve en outre-mer ? La France est la deuxième puissance maritime du monde grâce aux outre-mers. Sur proposition de mes collègues socialistes, avec un défenseur militant de la cause du développement durable en outre-mer en la personne de Serge Letchimy, l'outre-mer fut inscrite dès l'article 1<sup>er</sup>, avec l'affirmation forte d'une gouvernance locale pour le développement durable, conjuguant responsabilité et proximité. Il faut le reconnaître, monsieur le ministre d'État : vous aviez entendu le message.

Mais cette avancée ne peut faire oublier que le texte Grenelle 2 est en recul par rapport au Grenelle 1. En effet, le pilier social contenu dans le Grenelle 1 est fragilisé : la mise en place d'une véritable fiscalité écologique sans pénaliser les plus démunis est remise en cause ; où se trouve la pérennisation du financement pour le développement tant attendu des transports collectifs ? Ainsi, en Martinique, nous avons 170 000 véhicules pour 3 000 kilomètres de route et 400 000 habitants, ce qui représente un véhicule pour deux habitants. Vous comprenez donc combien il est pour nous urgent d'apporter des réponses à ces problèmes. De plus, que devient la politique de développement du logement durable et abordable pour tous ? Existe-t-il un réel volontarisme gouvernemental en matière de promotion du développement durable ? À entendre les propos du Président de la République, il est permis d'en douter.

À la vérité, les collectivités seront les dindons de la farce. Sur la période 2009-2020, elles devront financer 70 % des mesures du Grenelle 2 : la rénovation des bâtiments, le traitement des déchets, l'assainissement, la gestion des risques. Elles devront faire face à tout cela alors qu'elles sont déjà en difficulté.

Puisque la discussion porte sur le titre III du texte et donc sur les mesures de réduction de la consommation énergétique et de la prévention des gaz à effet de serre, il est nécessaire de rappeler que, en outre-mer et singulièrement aux Antilles, nous sommes dans des régions insulaires où le taux d'ensoleillement est élevé, où la présence d'eau est importante ; nous avons le vent, la mer. Cependant, nous n'en sommes qu'à 3,4 % d'énergies renouvelables, ce qui est nettement inférieur au niveau national, et près de dix fois inférieur à celui de la Réunion. Il est donc nécessaire de donner à ces territoires les moyens d'obtenir des résultats en la matière et d'atteindre le taux d'énergies renouvelables que la France s'est fixé. Or, en l'état actuel, le texte ne contient pas les mesures, notamment en matière fiscale, qui nous permettraient d'atteindre cet objectif. Ce que nous a appris tout à l'heure François Brottes n'est pas de nature à nous rassurer.

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 358.

La parole est à Mme Martine Billard.

**Mme Martine Billard.** Je serais brève, car cet amendement vise également à permettre la sortie progressive du nucléaire et je ne répéterai pas ce qu'a dit Yves Cochet. Je rappelle que le nucléaire, ce n'est pas l'indépendance énergétique comme le prétendent nos collègues, car l'uranium doit être importé. Le coût du démantèlement des centrales est totalement sous-estimé et sous-provisionné. Enfin, le nucléaire civil débouche facilement sur le nucléaire militaire, comme le montre en ce moment le problème iranien. Voilà beaucoup de raisons pour se passer du nucléaire.

**M. François de Rugy.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable. La sortie du nucléaire, même progressive,...

**M. Bertrand Pancher, rapporteur.** N'est pas un progrès ! (*Sourires.*)

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** ...n'est pas la politique majoritaire.

**M. François de Rugy.** Il n'y a pas de débat !

(*L'amendement n° 358, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 689 et 830 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

**M. le président.** La parole est à M. François de Rugy, pour défendre l'amendement n° 689.

**M. François de Rugy.** Les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie mentionnés à l'article 23 sont une bonne chose – il aurait d'ailleurs été souhaitable qu'ils soient opposables –, mais il n'y a pas de raison qu'ils soient conjointement élaborés par le préfet et le président du conseil régional. Au passage, je remarque que ce ne sera pas le cas pour la Corse. Les élus de Corse seraient-ils plus légitimes que ceux du Continent ? En tout cas, un tel régime dérogatoire est quelque peu étonnant. Nous pensons qu'il faut responsabiliser les élus locaux, dont certains ont déjà pris l'initiative de faire des plans « Climat » territoriaux dans leur région. Ils devraient donc avoir pleine compétence pour l'élaboration de ces schémas comme en d'autres domaines – nous y reviendrons à propos de l'éolien.

**M. le président.** L'amendement n° 830 rectifié est-il défendu ?

**M. Christophe Caresche.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Monsieur de Rugy, puis-je considérer que vous avez également défendu l'amendement n° 690 ?

**M. François de Rugy.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Avis défavorable aux trois amendements parce que les SCRAE doivent faire l'objet d'une élaboration conjointe du conseil régional et du préfet, et que nous souhaitons affirmer le rôle du préfet qui rend l'arrêté.

(*Les amendements n° 689, 830 rectifié et 690, repoussés par le Gouvernement et successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 772.

La parole est à Mme Frédérique Massat.

**Mme Frédérique Massat.** Cet amendement vise à associer les syndicats et les fédérations de l'énergie à la procédure d'élaboration des schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie. En effet, nous avons la chance que la quasi-totalité du territoire soit couvert par ces structures qui disposent d'une expérience, d'une connaissance et d'une expertise

au plus près des territoires. Aménageurs pour le compte des collectivités, ces syndicats et ces fédérations disposent de l'ingénierie nécessaire dans l'ensemble des départements. Il serait dommage de ne pas les associer au plus tôt à l'élaboration des schémas régionaux afin d'éviter une perte de temps et la non-coordination d'actions déjà engagées dans les territoires.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Avis défavorable. Ma chère collègue, il est prévu à l'article 26 *ter* que les fédérations et les syndicats puissent faire des plans climat-énergie territoriaux. Les SCRAE devront donc nécessairement en tenir compte.

Par ailleurs, vous rappelez vous-même dans l'exposé sommaire que l'article 23 prévoit qu'un décret en Conseil d'État déterminera les instances et les organismes qui seront consultés. Il s'agit donc bien d'un dispositif relevant du domaine réglementaire. La concertation sera bien évidemment très large.

(*L'amendement n° 772, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 643 et 719.

La parole est à M. Éric Diard, rapporteur pour avis de la commission des lois, pour défendre l'amendement n° 643.

**M. Éric Diard, rapporteur pour avis.** Cet amendement, que je défends à titre personnel, a pour objet d'apporter une précision. Il ne faut pas oublier les espaces maritimes. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un groupe de travail s'est penché sur les enjeux et l'importance du littoral et de l'espace maritime – il s'agissait du COMOP n° 12.

D'ailleurs, comme le souligne le rapport final de ce COMOP, les espaces maritimes constituent un enjeu économique et environnemental majeur pour notre pays. Il est donc nécessaire de préciser que les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie doivent permettre de valoriser tout le potentiel énergétique terrestre mais aussi maritime.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour défendre l'amendement n° 719.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Défendu !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Avis défavorable à ces deux amendements. Ce n'est pas qu'il ne faille pas s'intéresser aux espaces maritimes, mais il s'agit d'un domaine régalien. Cette question sera réglée dans le document stratégique de façade ; les dispositions sont prévues à l'article 60.

**M. Éric Diard, rapporteur pour avis.** Dans ce cas, je retire mon amendement.

(*L'amendement n° 643 est retiré.*)

**M. Jean Dionis du Séjour.** Moi de même, monsieur le président.

(*L'amendement n° 719 est retiré.*)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 829.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** L'alinéa 8 fixe les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre par zones géographiques. Il y est question de « mise en œuvre de techniques performantes d'efficacité énergétique telles que les unités de cogénération, notamment alimentées à partir de la biomasse ».

À la première phrase de cet alinéa 8, nous souhaiterions insérer les mots « ainsi que la cogénération au gaz naturel » après le mot « biomasse ».

Vous remarquerez que l'amendement est signé par de nombreux députés bretons. La Bretagne présente en effet plusieurs spécificités énergétiques : elle est en bout de ligne et fragile ; les usagers ont été incités à adopter des comportements vertueux pour faire des économies d'énergie, et ces campagnes commencent à porter leurs fruits ; l'ajout d'une unité d'appoint est en débat. Or, en attendant, un potentiel existant est peu ou mal utilisé : celui des serres. Pourtant, cette cogénération est particulièrement performante : le gaz est utilisé pour chauffer les serres, sans rejet de CO<sub>2</sub>, puisque celui-ci sert à faire pousser les plantes.

Cet amendement vise à intégrer dans la réflexion la cogénération issue des serres. Il me donne l'occasion de poser au Gouvernement une question que j'avais déjà soulevée en commission : pourquoi n'assouplit-on pas, à titre exceptionnel, les tarifs d'achat concernant la cogénération issue des serres lorsque la situation énergétique est tendue ?

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Ces amendements sont adaptés au texte voté en commission, et nous avons déjà eu ce débat. La cogénération, je connais. Les serres abondent en bord de Loire et la cogénération au gaz y a été développée depuis longtemps. Elle a été aidée ; elle l'est encore. Je souhaite que l'on puisse continuer à le faire en cas de restructuration des cogénérations.

Je comprends aussi que la CSPE s'en trouve gonflée. Si l'on veut développer la cogénération biomasse, il faut savoir faire des choix. C'est pourquoi la cogénération a été réintroduite dans le texte, notamment la cogénération biomasse.

Je suis donc défavorable à cet amendement.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** C'est la conclusion de M. le rapporteur qui me gêne. S'agissant de la CSPE, on sait qu'environ 50 % porte sur la cogénération – donc ce sera *peanuts* ! Ensuite, la sécurité énergétique de la Bretagne est en jeu. Enfin, nous voulons justement éviter que le développement de la biomasse se fasse au détriment d'une cogénération des serristes particulièrement performante. En effet, les autres cogénérations soutenues émettent du CO<sub>2</sub>, contrairement aux serres qui sont donc grenellement hypercompatibles.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je tenais à préciser que je suis défavorable à l'amendement, pas à la cogénération en général ni même à la cogénération au gaz en particulier. En matière d'objectifs, nous donnons un signal : il s'agit d'aider plutôt la biomasse que la cogénération au gaz. Cela ne signifie pas que nous sommes contre la cogénération au gaz.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** Actuellement le texte indique « notamment biomasse » et nous proposons d'ajouter « ainsi que la cogénération au gaz naturel ». Ce n'est pas au détriment de la biomasse, nous sommes d'accord sur ce point.

*(L'amendement n° 829 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 663 et 691.

La parole est à Mme Jeanny Marc, pour soutenir l'amendement n° 663.

**Mme Jeanny Marc.** Défendu !

**M. le président.** La parole est à M. François de Rugy, pour défendre l'amendement n° 691.

**M. François de Rugy.** Cet amendement vise à poser de nouveau la question des agrocarburants qui peuvent se substituer à des productions alimentaires. Pour notre part, nous voulons que ces productions soient complémentaires : seuls les sous-produits agricoles doivent être valorisés à des fins énergétiques.

Le terme biomasse peut désigner plusieurs choses. S'il s'agit de déchets, de sous-produits de la production alimentaire, nous sommes pour leur valorisation à des fins énergétiques. En revanche, s'il s'agit de céréales ou d'autres productions qui pourraient avoir un usage alimentaire, nous sommes contre ce type de valorisation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Avis défavorable.

D'une part, nous sommes sur le biocarburant plutôt que sur l'agrocarburant, comme nous avons déjà eu l'occasion d'en discuter. D'autre part, il faudra revenir sur ce sujet lors de l'examen de la loi de modernisation agricole.

**M. André Chassaigne.** C'est vraiment dommage !

*(Les amendements identiques n°s 663 et 691, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 612 et 795.

La parole est à M. André Chassaigne, pour défendre l'amendement n° 612.

**M. André Chassaigne.** Avec cet amendement, il s'agit de faire en sorte que les orientations des schémas régionaux soient mises en conformité avec la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité, pour un développement équilibré de la production sur le territoire national.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour défendre l'amendement n° 795.

**M. François Brottes.** À la différence de mon collègue Chassaigne, je ne parlerai pas de « conformité » mais de « cohérence ».

Les schémas régionaux – en Bretagne, en Moselle ou ailleurs – ne peuvent pas ignorer quelque chose qui ne fonctionne encore pas trop mal dans ce pays : le réseau de transport de l'électricité. Tout le monde veut se raccorder à ce réseau et on ne peut pas laisser chacun faire n'importe quoi dans son coin.

Il faut absolument que ces schémas soient cohérents avec le programme prévisionnel d'investissements prévu par la loi du 10 février 2000.

Le rapporteur connaissant bien ce sujet, je ne doute pas qu'il aura à cœur de s'assurer de cette cohérence, notion préférable à celle de conformité. À cette nuance près, je crois que nous sommes d'accord, cher collègue Chassaigne ?

**M. André Chassaigne.** Tout à fait !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Tout d'abord, je suis effectivement plus favorable à la cohérence qu'à la conformité.

Cela étant, nous partageons l'intention qui, à mon avis, est largement satisfaite : ce sera aux préfets de veiller à la cohérence des schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie avec la programmation pluriannuelle des investissements.

Notons que les schémas régionaux sont beaucoup plus larges que la PPI, celle-ci ne concernant que l'électricité. Laissons les préfets veiller à leur cohérence.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Si les préfets avaient une connaissance de ces sujets et une compétence sur ces questions, ça se saurait !

**M. Jean-Claude Mathis et M. Martial Saddier.** Il n'a pas tort !

**M. Bertrand Pancher, rapporteur.** Allons donc !

**M. François Brottes.** Je le dis sans faire injure à leur fonction. Ces sujets sont suivis par Réseau de transport d'électricité – qui n'est pas géré par des préfets –, par le régulateur et par le Parlement. Le dispositif national échappe à la déconcentration des services de l'État. Ce n'est pas la faute des préfets, c'est dû à l'existence d'un réseau national. Notre amendement va donc dans le sens de ce que nous défendons tous.

Si vous m'aviez répondu que cette cohérence devait être assurée par le ministre chargé de l'énergie, votre réponse m'aurait paru digne d'être prise en compte. Avec tout le respect dû à leur fonction et à leur rôle, les préfets ne peuvent pas y veiller, compte tenu de leur position.

**M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable.** Les préfets représentent l'État !

**M. Bertrand Pancher, rapporteur.** C'est pareil !

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 612 et 795, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 671.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Cet amendement indique que les schémas régionaux des énergies renouvelables seront révisés au terme d'une période de deux ans. Cela me semble une exigence de planification sérieuse que de vérifier, deux ans après, l'état de réalisation des objectifs fixés.

La France s'est donné un objectif ambitieux : la part des énergies renouvelables devra représenter 23 % de sa consommation d'énergie en 2020. Nous partons d'assez bas pour atteindre cet objectif en dix ans. Réviser les objectifs tous les deux ans relève de la saine gestion, de la bonne planification. Cela permet des corrections de trajectoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Les schémas des ENR qui sont prévues au Grenelle 1 sont fusionnés dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie. Les schémas régionaux sont révisables tous les cinq ans si nécessaire. Votre amendement prévoit une révision obligatoire tous les deux ans. Je pense qu'il faut avancer au même rythme.

J'émet donc un avis défavorable à cet amendement.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Tout en étant assez sensible à l'argument de M. Dionis du Séjour, je pense qu'il faut de la stabilité afin de permettre aux investisseurs de se positionner. Cinq ans, cela me semble une bonne durée de visibilité.

En revanche, il me paraît nécessaire d'avoir des systèmes de suivi pour faire le point tous les deux ans et procéder éventuellement à quelques ajustements. Nous ferons une proposition ultérieurement.

S'agissant des schémas eux-mêmes, je crois que la durée de cinq ans est indispensable.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je retire mon amendement, monsieur le président !

*(L'amendement n<sup>o</sup> 671 est retiré.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 692.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Défendu !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Dans le même esprit, il y a une élaboration conjointe entre préfets et régions. Avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 692, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 613.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Cet amendement propose de rendre les plans régionaux du climat, de l'air et de l'énergie opposables aux personnes morales de droit public et de droit privé.

En effet, on invite souvent les ménages, les citoyens à peser leurs gestes et à en évaluer les conséquences sur l'environnement. On demande aux entreprises publiques d'être vertueuses. Nous proposons que ces plans régionaux aient un caractère opposable.

Pour justifier cela, il suffit de constater que la France émet chaque année 397 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>. À elles seules, dix entreprises sont responsables de 21 % de cette pollution sur de grands secteurs industriels. Ce sont aussi des entreprises qui multiplient les profits.

Il nous semble indispensable que chacun assume ses responsabilités. Pour cela, il faut que les plans régionaux du climat, de l'air et de l'énergie soient opposables.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je pense que c'est excessif. (*Rires sur les bancs du groupe GDR.*) Avis défavorable.

(*L'amendement n° 613, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 693 rectifié.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Défendu !

(*L'amendement n° 693 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(*L'article 23 est adopté.*)

### Après l'article 23

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 23.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 611.

**M. Daniel Paul.** Il est défendu, ainsi que l'amendement n° 614.

(*L'amendement n° 611, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 614 et 793, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 614 a été défendu.

La parole est à M. François Brottes, pour soutenir l'amendement n° 793.

**M. François Brottes.** Par cet amendement d'appel, nous voulons défendre l'idée que tout effort en faveur des économies d'énergie, notamment dans le cadre des schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie, doit faire l'objet d'un intéressement. La solution magique n'existe pas forcément mais, faute d'encourager les efforts en matière de sobriété et

d'efficacité énergétiques, il sera difficile d'obtenir des résultats ; en d'autres termes, sans une forme d'intéressement, à laquelle nous devons réfléchir, nous aurons du mal à décupler nos possibilités d'action en ce domaine.

Nous souhaitons que le Gouvernement nous aide à mener cette réflexion par le biais, six mois après la promulgation de la loi, d'un rapport, d'une étude ou d'une mission. M. le rapporteur ou M. le président de la commission des affaires économiques me diront peut-être que celle-ci peut s'en charger, auquel cas je retirerai volontiers mon amendement. Quoi qu'il en soit, il est évident que l'on aurait intérêt à intégrer dans les schémas des dispositions de cette nature.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques sur ces deux amendements ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable à l'amendement n° 614.

Quant à l'amendement n° 793, comme l'a dit M. Brottes lui-même, la question est de savoir quel type d'intéressement prévoir. De nombreux dispositifs existent déjà pour inciter les collectivités à effectuer des économies d'énergie, tels que les certificats d'économies d'énergie ou les contrats de performance énergétique. Il faut en outre être sûr de récompenser – ou de sanctionner – ceux qui sont vraiment à l'origine de ces économies.

S'agissant d'un schéma régional, c'est à la région, me semble-t-il, d'y réfléchir. Reste que les intervenants sont multiples : communes, agglomérations, départements ou entreprises. De quels pouvoirs la région dispose-t-elle pour imposer ces critères ? Vous avez posé la question, monsieur Brottes, mais vous comprendrez que je ne puis me déclarer favorable à l'amendement tel qu'il est rédigé.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis que la commission.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** L'amendement ne vise pas les aides aux collectivités locales qui consentent des efforts en la matière : il s'agit d'un pilote pour inciter les acteurs, qu'ils soient publics ou privés, à aller plus loin, *via* une forme d'intéressement. C'est précisément parce que nous n'avons pas de réponse précise que nous proposons une réflexion collective. J'ai d'ailleurs compris que M. le rapporteur pour avis n'y était pas forcément opposé, mais il ne nous a pas donné de rendez-vous.

(*Les amendements n° 614 et 793, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour défendre l'amendement n° 791.

**M. François Brottes.** Cet amendement propose un cadre afin d'empêcher, pour l'implantation de centrales photovoltaïques au sol, toute concurrence avec les surfaces, entre autres agricoles. Ce cadre nous éviterait d'avoir à corriger certaines situations, comme c'est parfois le cas en d'autres domaines, y compris celui dont nous allons parler plus tard (*Sourires.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je partage l'opinion de notre collègue, puisqu'elle correspond à ce que j'indiquais dans mon rapport sur le photovoltaïque.

**M. François Brottes.** Nous l'avons lu avec attention !

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je vous en remercie.

Cela étant, M. le ministre d'État le confirmera, selon un décret daté du 20 novembre 2009, précisé par une circulaire du 18 décembre, les centrales au sol ne peuvent être autorisées dans les zones agricoles du plan d'occupation des sols ou du plan local d'urbanisme. Il serait néanmoins utile de préciser les choses dans le projet de loi de modernisation de l'agriculture, afin d'éviter, dans l'usage des surfaces, tout conflit avec les terres agricoles.

L'avis est donc défavorable, bien que j'approuve l'amendement sur le fond.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Les positions sur ce sujet sont unanimes. Un décret a été publié en novembre ; si vous estimez nécessaire de le préciser ou de lui donner une base législative, ce sera fait sans problème dans le projet de loi de loi de modernisation de l'agriculture, dit LMA. Le sujet est en effet d'importance.

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Chacun en est conscient, les conflits d'usage peuvent générer de la spéculation et des comportements dénués de vertu. Je prends bonne note des propos de M. le ministre d'État, et retire donc l'amendement : notre groupe reviendra sur cette question dans le projet LMA.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Si c'est nécessaire !  
(*L'amendement n° 791 est retiré.*)

**M. le président.** J'en viens à l'amendement n° 836.

La parole est à M. Louis-Joseph Manscour.

**M. Louis-Joseph Manscour.** Je connais bien le décret dont on a parlé, mais la question posée est celle de l'utilisation du foncier agricole à des fins environnementales. Certaines autorisations ont en effet donné lieu à des aberrations. Ainsi, des propriétaires de 30 hectares ont obtenu un permis pour une ferme de 10 hectares alors que d'autres, possesseurs de 400 hectares, n'ont rien obtenu. C'est pourquoi nous proposons, par cet amendement, que les projets d'installation de systèmes photovoltaïques ne puissent dépasser 2 % de la surface foncière totale de l'exploitation. Cette mesure répond à un double objectif : protéger les terres agricoles tout en permettant aux exploitations, aujourd'hui fragilisées, de renforcer leurs revenus.

Surtout, la production d'énergies renouvelables doit être considérée comme un complément de l'activité agricole, et non comme un substitut, opéré uniquement à des fins spéculatives.

Nous souhaitons vivement que cet amendement soit adopté.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable : le problème est le même que pour l'amendement précédent. J'ajoute, monsieur Manscour, que le chiffre de 2 % de la surface foncière que vous proposez concerne l'ensemble du territoire.

(*L'amendement n° 836, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour défendre l'amendement n° 792.

**M. François Brottes.** Il s'agit encore d'un amendement d'appel auquel Serge Poignant, j'en suis sûr, sera particulièrement sensible.

Dans le domaine des économies d'énergie, nous sommes collectivement loin du compte : nos principales marges de progrès, chacun le sait bien, résident dans les watts non consommés. Nous devons donc en faire une énergie renouvelable à part entière : cette énergie non consommée permet en effet de lutter contre la précarité énergétique et, mieux qu'aucune autre, contre l'effet de serre, tout en améliorant notre indépendance énergétique. Reste qu'il nous faut trouver les moyens de financer ces économies d'énergie, ce qui devrait être possible *via* la CSPE, la contribution au service public de l'électricité.

Nous ne faisons à ce stade que lancer la réflexion ; mais nous devons être plus offensifs, faute de quoi nous ne parviendrons pas à honorer notre engagement d'atteindre 20 % d'énergies renouvelables.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je comprends bien l'objectif de M. Brottes, mais la commission a rejeté son amendement. Augmenter la CSPE pour favoriser les économies d'énergie pose quand même problème.

**M. François Brottes.** C'est seulement une piste !

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Soit, mais l'avis est défavorable.

(*L'amendement n° 792, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

## Articles 24 et 24 bis

(*Les articles 24 et 24 bis, successivement mis aux voix, sont adoptés.*)

## Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures quarante, est reprise à dix-huit heures cinquante.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

## Article 25

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n° 44 rectifié, 46 rectifié et 658 rectifié.

La parole est à M. Jean-Claude Mathis, pour soutenir l'amendement n° 44 rectifié.

**M. Jean-Claude Mathis.** La paragraphe I AB de l'article 25, adopté par le Sénat, a précisé les conditions de financement de certaines opérations liées au raccordement en prévoyant que les coûts de remplacement ou d'adaptation d'ouvrages existants afin d'en éviter le renforcement sont couverts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité, le TURPE.

Or, si la nouvelle rédaction issue des travaux de la commission des affaires économiques apporte d'utiles compléments, elle laisse néanmoins subsister une importante zone d'ombre. Elle prévoit notamment d'exclure de la contribution susvisée les coûts de remplacement ou d'adaptation d'ouvrages existants, sans préciser comment et par qui ces travaux seraient financés. Le présent amendement vise donc à rétablir le principe de non-facturation de ces travaux, puisqu'ils sont pris en compte dans le tarif d'acheminement appliqué à tout usager, et à éviter qu'ils soient payés deux fois, alourdissant les charges qui pèsent sur les communes ou les EPCI concernés.

Par ailleurs, cette nouvelle rédaction, en définissant les opérations ne donnant pas lieu à facturation aux collectivités, substitue à la notion d'ouvrage celle de canalisation qui s'avère plus restrictive en conduisant à facturer aux collectivités des coûts de postes de transformation qui ne l'étaient pas antérieurement.

**M. André Chassaigne.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à Mme Frédérique Massat, pour soutenir l'amendement n° 46 rectifié.

**Mme Frédérique Massat.** Cet amendement étant exactement identique au précédent, je n'ajouterai rien au propos de mon collègue, si ce n'est pour rappeler à tous que ce problème de financement non clarifié auquel les communes sont confrontées traîne depuis des mois, voire des années.

Je regrette d'ailleurs l'absence aujourd'hui de notre collègue Jean-Claude Lenoir, car il aurait utilement participé au débat. En tant que président du conseil supérieur de l'énergie, il avait en effet été missionné pour monter un groupe de travail qui trouve des solutions à ce problème de raccordement au réseau. Les travaux menés par ce groupe pendant plusieurs mois ont permis au Sénat d'ajouter à cet article un alinéa qui règle définitivement la question.

Lors de l'examen de ce texte par la commission des affaires économiques, notre collègue a déposé un amendement qui a été adopté. Malheureusement, le texte qui en résulte n'est pas aussi clair qu'il pourrait l'être, notamment à propos des collectivités publiques. C'est pourquoi j'ai déposé à mon tour cet amendement, qui vise à clarifier exactement le périmètre de ce qui peut être pris en compte. Je rappelle que « canalisations » et « ouvrages » ne sont pas synonymes, la notion d'ouvrages étant bien plus large que celle de canalisations.

Cela fait craindre que les postes de transformation, qui coûtent relativement cher aux collectivités, soient, entre autres ouvrages, exclus du champ ainsi défini.

L'amendement précise également comment et par qui le financement est assuré, questions sur lesquelles le texte demeure assez évasif.

**M. André Chassaigne.** Il faut employer les mots justes !

**M. le président.** Madame Marc, l'amendement n°658 rectifié est-il défendu ?

**Mme Jeanny Marc.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Permettez-moi de prendre un peu de temps pour bien expliquer à nos collègues les conséquences de l'éventuelle adoption des amendements qu'ils ont déposés, même si je ne le ferai certainement pas aussi bien que Jean-Claude Lenoir, qui a présidé un groupe de travail et déposé sur ce sujet un amendement en commission où il a été adopté.

Je vous relis les termes de l'alinéa 4 de l'article 25, tel qu'il résulte de l'adoption en commission de l'amendement de M. Lenoir : « Les coûts de remplacement ou d'adaptation d'ouvrages existants ou la création de canalisations en parallèle à des canalisations existantes afin d'en éviter le remplacement, rendus nécessaires par le raccordement en basse tension des consommateurs finals, ne sont pas pris en compte dans la contribution due par les personnes mentionnées au quatrième alinéa [de l'article 18 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000] ». Un amendement rédactionnel permettra de remplacer les mots : « les personnes mentionnées au quatrième alinéa » par les mots : « les communes et intercommunalités », puisqu'il s'agit d'elles.

Si vous remplacez « la création de canalisations en parallèle à des canalisations existantes » par « la création d'ouvrages en parallèle à des ouvrages existants », les ouvrages nouveaux seront exclus, alors même que la loi SRU nous invite à ne pas étendre indéfiniment.

En outre, un amendement va même au-delà de la basse tension puisqu'il vise aussi la moyenne tension.

S'agissant de la dernière phrase de l'alinéa, je vous renvoie à l'amendement n° 849 de Jean-Claude Lenoir qui ajoute également : « Ces coûts sont couverts par le tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution mentionné à l'article 4 », mais en précisant que tel est le cas « lorsque ce raccordement est effectué par le gestionnaire du réseau public de distribution ».

Je vous suggère donc, pour la deuxième partie de l'alinéa, de vous rallier à l'amendement n° 849 de M. Lenoir, que je reprendrai si M. le président me le permet.

**M. le président.** Oui, monsieur Poignant.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Il s'agit vraiment d'une question de fond.

À une très large majorité a été inscrite dans la loi SRU la nécessité d'éviter l'étalement urbain et le mitage. C'est un engagement fort qui a été pris. Il en a été tiré comme conséquence que tous les renforcements, toutes les améliorations liés à la technologie ou à la nouvelle densification étaient, pour dire les choses simplement, pris en charge par le TURPE et que ce n'était en revanche pas le cas dès lors qu'il s'agissait d'un nouveau réseau, donc d'un étalement urbain.

Je le constate, deux logiques s'affrontent, dont l'une est attentive au besoin de financement des collectivités qui décident de s'entendre. Je comprends bien ce point de vue, mais l'objectif de la loi SRU était d'éviter l'étalement urbain et le mitage. La nécessité de recettes de taxe d'habitation, de taxe

foncière justifie, certes, dans certains cas, l'étalement urbain, et nous n'allons pas empêcher tout étalement urbain, mais ce n'est pas la logique de la loi SRU, qui encourage la densification.

Par conséquent, quoiqu'il comprenne la logique de ces amendements, le Gouvernement y est vraiment défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Frédérique Massat.

**Mme Frédérique Massat.** Je crois qu'il faut être clair, et, monsieur le ministre d'État, vous l'avez été en partie. Cela signifie bien que les postes de transformation ne seront pas couverts. Sommes-nous bien d'accord? (M. le ministre d'État opine.)

Je suis élue du département très rural de l'Ariège où plus de 28 000 foyers ont été privés d'électricité mardi 4 mai dernier à cause de chutes de neige. Vu l'état des réseaux, des renforcements sont nécessaires, sans que cela résulte forcément d'installations nouvelles. Or les postes de transformation sont aujourd'hui à la charge des collectivités. Il faut donc leur préciser car cela n'avait pas été spécifié.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Madame la députée, si un problème particulier a été mal étudié, examinons-le. Cela dit, la philosophie générale du dispositif est la suivante : les renforcements à l'initiative du concessionnaire des réseaux sont pris en charge par le TURPE. Peut-être un renforcement peut-il, dans certains cas, être une création de transformateurs nouveaux. J'interprète le texte comme permettant de telles prises en charge, mais, si une difficulté quelconque se pose, je vous prie d'avoir la gentillesse de m'en parler.

*(Les amendements identiques n° 44 rectifié, 46 rectifié et 658 rectifié ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 108 est défendu.

*(L'amendement n° 108, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 707 de M. Poignant est de précision.

*(L'amendement n° 707, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis pour défendre l'amendement n° 849, qu'il a repris.

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je l'ai déjà défendu.

*(L'amendement n° 849, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 25, amendé, est adopté.)*

#### Après l'article 25

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 790 rectifié, portant article additionnel après l'article 25.

La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 790 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

#### Article 25 bis A

*(L'article 25 bis A est adopté.)*

#### Article 25 bis

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, inscrit sur l'article 25 bis.

**M. François Brottes.** Le fait que nous n'ayons pas accepté qu'un représentant des producteurs d'énergie renouvelable soit membre de la commission de régulation augure mal de la suite de nos débats sur l'éolien.

**M. le président.** Nous en venons à l'amendement n° 752.

La parole est à M. Claude Gatignol.

**M. Claude Gatignol.** La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, lors de sa séance du 23 février 2010, a adopté une nouvelle rédaction de l'article 25 bis, qui traduit la volonté de ne pas exclure du cadre de la loi MOP certaines opérations lourdes dont la responsabilité continuera ainsi de relever de la maîtrise d'ouvrage publique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable.

L'article 25 bis vise à développer les marchés globaux de performance énergétique. Il faut que ce soit dans le respect des règles constitutionnelles d'égal accès à la commande publique, comme l'a prévu le Grenelle 1.

La rédaction actuelle de l'article 25 bis est un compromis entre la demande de suppression de l'article, autrement dit le retour au droit actuel, qui ne peut pas fonctionner, et la rédaction du Sénat, trop dérogoire par rapport à la commande publique. Nous avons trouvé ce compromis pour être en accord avec le droit constitutionnel et avoir accès aux marchés globaux.

*(L'amendement n° 752, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 25 bis est adopté.)*

#### Article 26

**M. le président.** La parole est à M. Michel Havard, inscrit sur l'article 26.

**M. Michel Havard.** À la demande du Président de la République, j'ai eu l'occasion de travailler plus particulièrement sur les bilans des émissions de gaz à effet de serre, qui font l'objet de l'article 26.

Ces bilans vont être un outil extrêmement important de sensibilisation et de mobilisation des grands acteurs privés et publics français, au service de l'engagement de la France sur la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre. La réalisation de ces bilans est une étape importante de sensibilisation, mais ce n'est qu'une étape, car ces bilans doivent servir à l'action, c'est-à-dire à la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

Au-delà de ce que nous allons voter aujourd'hui tous ensemble – je l'espère –, cette obligation nouvelle de réaliser des bilans, puis des plans d'action, nécessitera un accompagnement. Si le décret viendra préciser les contours de cette obligation nouvelle, il faudra également une mobilisation des filières professionnelles, des collectivités locales et des établissements publics pour que tous se mobilisent, se forment à cette obligation nouvelle qui, je le rappelle, sera un outil important dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Je résumerai cette obligation par une petite formule : il s'agit ici de compter pour savoir, de savoir pour agir et d'agir pour réduire. (Exclamations et applaudissements sur les bancs du groupe UMP.- Rires sur les bancs du groupe SRC.)

**M. le président.** J'en viens aux amendements à l'article 26.

La parole est à M. Philippe Tourtelier pour défendre l'amendement n° 833.

**M. Philippe Tourtelier.** J'ai bien entendu les explications de notre collègue Michel Havard et je suis d'accord avec les objectifs qu'il a exposés.

Cela étant, je ne sais plus si cela figure dans le Grenelle 1 ou dans les COMOP, mais il était question des entreprises employant plus de 250 personnes. Pourquoi ce recul, alors que l'on parle d'une étape, d'une action qu'il faudra accompagner, d'une mobilisation générale? En outre, le seuil auquel sont soumis les établissements publics est bien resté fixé à 250 personnes. S'il y a une mobilisation générale, il faut que ce soit clair : le seuil doit être fixé à 250, d'autant que notre tissu économique se développe surtout autour des PME. Or vous dirigez votre action vers les grands groupes, lesquels n'ont pas besoin d'être vraiment accompagnés, contrairement aux PME. Je me demande si cela n'a pas un rapport avec le fait de différer l'étiquetage environnemental carbone.

Tout cela a une cohérence : vous reculez partout. Vous reculez vis-à-vis des entreprises et de l'affichage carbone, au moment où les climato-sceptiques nous attaquent. Je ne mets pas en doute la perception, que nous avons quasiment tous ici, d'un réchauffement climatique, mais j'estime que ces mesures ne vont pas dans le bon sens.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable.

Cela étant, je veux d'abord remercier Michel Havard pour le travail qu'il a accompli.

**M. Alain Gest.** Excellent travail!

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** En commission des affaires économiques, puis en commission du développement durable, nous avons largement pris en considération ses préconisations. C'est pourquoi je le laisserai apporter les précisions qu'il souhaitera donner.

Cela étant, j'estime qu'il faut conserver le seuil de 250 personnes pour l'État, qui doit être exemplaire, et de 500 personnes pour l'ensemble des autres secteurs, sachant que nous avons étendu le nombre des secteurs d'activité devant se soumettre à cette obligation.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Havard.

**M. Michel Havard.** Je veux expliquer pourquoi le seuil de 500 personnes nous semble convenir et qu'il ne s'agit aucunement d'un recul.

En commission, nous avons déjà sorti les « plus de 500 » issus des secteurs fortement émetteurs. Nous avons élargi la base à 2 500 entreprises éligibles. Or l'un des éléments de mon rapport montre que, pour pouvoir réaliser ces 2 500 bilans pour ces 2 500 entreprises – il n'y a que 100 établissements publics de plus de 250 personnes –, il faut laisser aux bureaux d'études et aux acteurs concernés le temps de se former. Abaisser la barre élargirait tellement l'assiette que nous instaurerions une obligation nouvelle que nous ne pourrions pas remplir, car le marché ne pourrait pas répondre à la demande.

C'est pourquoi nous sommes restés sur la base de 500 personnes. Néanmoins dans les bilans demandés, beaucoup d'entreprises autour de ces trois mille acteurs seront concernés indirectement. De ce fait, nous avons, à la demande de Serge Letchimy, baissé le seuil à 250 pour les territoires d'outre-mer. La sagesse veut que nous en restions à 500.

**M. Christian Jacob, président de la commission du développement durable.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** L'argument des ressources disponibles est recevable pour le moment, mais la volonté politique aurait été mieux exprimée si l'on avait dit « 250 avant 2014 » ou « 250 avant 2015 », la date restant à discuter.

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

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** M. Tourtelier a parlé du Grenelle 1. Or il y était précisé que le seuil devait être fixé à 250, si possible, mais qu'il faudrait une étude.

*(L'amendement n° 833 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 708 de M. Poignant est de coordination.

*(L'amendement n° 708, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Nous en venons à deux amendements, n°s 109 et 615, pouvant être soumis à une discussion commune.

Ces amendements sont défendus.

*(Les amendements n°s 109 et 615, repoussés par la commission et le Gouvernement, et successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** Madame Marc, l'amendement n° 665 est-il est défendu?

**Mme Jeanny Marc.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 665, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(Les amendement n°s 616 et 110, repoussés par la commission et le Gouvernement, et successivement mis aux voix ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 709 rectifié de M. Poignant est rédactionnel.

*(L'amendement n° 709 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'amendement n° 1577, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements, n°s 694, 618 rectifié, 789 et 695, pouvant être soumis à une discussion commune.

Ces amendements sont défendus.

*(Les amendements n°s 694, 618 rectifié, 789 et 695, repoussés par la commission et le Gouvernement, et successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

*(Les amendements n°s 111, 617 rectifié, 112, 696, 697, repoussés par la commission et le Gouvernement, et successivement mis aux voix ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 733 rectifié de M. Poignant est rédactionnel.

*(L'amendement n° 733 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier pour défendre l'amendement n° 831.

**M. Philippe Tourtelier.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 831, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'État pour soutenir l'amendement n° 748.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Il s'agit de faire disparaître du texte le gage d'un amendement adopté.

*(L'amendement n° 748, accepté par la commission, est adopté.)*

*(L'amendement n° 698, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 26, amendé, est adopté.)*

#### Article 26 bis

*(L'article 26 bis est adopté.)*

#### Article 26 ter

**M. le président.** J'en viens à l'amendement n° 700.

**M. Yves Cochet.** Défendu.

*(L'amendement n° 700, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 26 ter est adopté.)*

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58, alinéa 3.

M. le Premier ministre vient d'annoncer un gel des dépenses de l'État au cours des trois années à venir, 2011, 2012 et 2013. Nous souhaiterions donc connaître, monsieur le ministre d'État, les conséquences de cette décision sur certaines mesures contenues dans les différents textes issus du Grenelle, notamment l'éco-prêt à taux zéro, le crédit d'impôt développement durable ou le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique.

**M. le président.** Il ne s'agit pas d'un rappel au règlement. Votre intervention sera donc décomptée du temps de parole de votre groupe.

#### Article 27

**M. le président.** L'amendement n° 621 est-il défendu ?

**M. Daniel Paul.** Oui, monsieur le président.

*(L'amendement n° 621, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Claude Gatignol, pour défendre l'amendement n° 756 rectifié.

**M. Claude Gatignol.** L'amendement est défendu. Il a pour objectif la bonne information du Parlement.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Belle ambition !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je souhaiterais connaître l'avis du Gouvernement sur cet amendement, qui demande la remise d'un rapport.

**M. le président.** Ce ne sera jamais que le cinquante-huitième ! *(Sourires.)*

**M. Bertrand Pancher, rapporteur.** Oui, un de plus !

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Le Gouvernement n'est pas défavorable à cet amendement, à condition que soit levée l'ambiguïté de la dernière phrase : « Le rapport analyse les effets de ce dispositif et envisage, s'il y a lieu, sa prolongation. »

En effet, cette phrase introduit une incertitude. Le Parlement peut toujours être saisi, décider de voter, ou même changer d'avis, mais cette incertitude, avant même tout rapport, nous dérange.

Je vous suggère donc de retirer votre amendement, monsieur le député, ou bien de le rectifier en supprimant la dernière phrase.

**M. le président.** La parole est à M. Claude Gatignol.

**M. Claude Gatignol.** Les observations de M. le ministre d'État sont tout à fait pertinentes.

**Mme Martine Billard.** Évidemment, c'est le ministre !

**M. Claude Gatignol.** J'accepte donc de rectifier mon amendement.

**M. le président.** L'amendement est ainsi rectifié.

*(L'amendement n° 756, deuxième rectification, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 742.

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Les commissions ont souhaité instaurer un seuil pour la vente de fioul domestique. Il s'agit, vous le savez, de l'extension au carburant des certificats d'économie d'énergie.

Nous avons beaucoup discuté et travaillé sur ce sujet. Plusieurs amendements relatifs à ces questions n'ont pas été défendus. Quoi qu'il en soit, le débat opposait les partisans d'une large extension à ceux qui étaient défavorables à l'extension.

Nous avons opté pour une extension de ces certificats, qui ont bien fonctionné, monsieur le ministre d'État, alors que l'on avait mis en doute leur efficacité en ce qui concernait l'électricité. L'extension aux carburants constitue une deuxième phase; elle tient compte de la spécificité des petits producteurs, des fioulistes.

Ce choix, retenu par les commissions, a été inscrit à l'article 27, alinéa 7: « Les seuils fixés en application des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> ne peuvent avoir pour effet d'exclure plus de 5 % de chacun des marchés considérés. Les obligations ne portent que sur les ventes supérieures aux seuils précités. »

Or il faut reconnaître que nous avons mal rédigé ce passage. En effet, le 1<sup>o</sup> concerne « les personnes morales qui mettent à la consommation des carburants automobiles et dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil défini par décret en Conseil d'État », seuil auquel il ne faut donc pas faire référence.

Quant au 2<sup>o</sup>, il désigne « les personnes qui vendent de l'électricité, du gaz, du fioul domestique, de la chaleur ou du froid aux consommateurs finals »; or le seuil de 5 % porte évidemment sur le seul fioul domestique, et non sur l'électricité ni sur les autres consommateurs.

Voilà pourquoi nous vous proposons cette nouvelle rédaction.

*(L'amendement n° 742, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 38 est défendu.

*(L'amendement n° 38, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Billard, pour défendre l'amendement n° 359.

**Mme Martine Billard.** Je suis défavorable à la possibilité offerte à quelqu'un de se libérer de ses obligations par des certificats d'économie d'énergie.

On voit que le mécanisme des droits à polluer sur le marché du carbone est un échec, du moins en ce qui concerne la réduction des gaz à effets de serre, car il assure en revanche un

grand succès aux entreprises qui en bénéficient. Ainsi, il a permis à ArcelorMittal de réaliser l'équivalent de 202 millions d'euros de bénéfices supplémentaires en 2008.

Cela suffit; n'en rajoutons pas en maintenant cette possibilité introduite à l'alinéa 8 de l'article 27.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Nous avons bien compris la position de Mme Billard, qui souhaite supprimer cette possibilité d'échange.

Avis défavorable.

*(L'amendement n° 359, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier, pour soutenir l'amendement n° 826.

**M. Philippe Tourtelier.** Défendu.

*(L'amendement n° 826, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 853 de M. Serge Poignant est rédactionnel.

*(L'amendement n° 853, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 619 et 788.

**M. André Chassaing.** L'amendement n° 619 est défendu.

**M. Germinal Peiro.** L'amendement n° 788 également.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable, car ces amendements sont satisfaits.

*(Les amendements identiques n°s 619 et 788, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Louis-Joseph Manscour, pour défendre l'amendement n° 773.

**M. Louis-Joseph Manscour.** Nous proposons d'ajouter, après l'alinéa 16, l'alinéa suivant: « Pour la délivrance de certificats d'économie d'énergie, les programmes de formation et d'information en faveur de la maîtrise de l'énergie ne peuvent représenter plus de 15 % de la contribution. »

Il s'agit de plafonner ce type d'actions afin d'éviter qu'elles ne se multiplient au détriment d'investissements directs.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** L'alinéa 16 précise que ce seuil sera fixé par décret.

Avis défavorable.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** Cet amendement relatif aux actions de formation est important.

Les deux amendements identiques n<sup>os</sup> 619 et 788, sur lesquels nous sommes passés un peu rapidement, insistaient quant à eux sur les actions destinées aux ménages les plus modestes. Dans mon intervention au cours de la discussion générale, j'avais déploré que le texte ne reprenne aucune des propositions du rapport remis à Valérie Létard. Rien, dans ce projet, n'est destiné aux ménages en situation de précarité énergétique, alors que vous aviez accepté notre amendement en ce sens lors de l'examen du Grenelle 1.

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

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** J'ai émis un avis défavorable aux amendements que vous évoquez, car ils sont satisfaisants : aux termes de l'alinéa 9, « une part de ces économies d'énergie doit être réalisée au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique ».

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Manscour ?

**M. Louis-Joseph Manscour.** Non.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 773 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Antoine Herth, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 804.

**M. Antoine Herth.** Je regrette que le secteur agricole et agro-alimentaire, qui représente d'importants gisements d'économie d'énergie, ne soit pas concerné par le dispositif. Sans doute pourrait-il l'être par des décrets d'application ; quoi qu'il en soit, j'aimerais obtenir des précisions à ce sujet.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je vous entends bien, mon cher collègue, mais nous avons dû limiter l'extension des CEE, ce qui ne signifie pas que nous limitons les actions, puisque des échanges restent possibles et que les agriculteurs font par ailleurs l'objet d'autres mesures.

Avis défavorable.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 804 est retiré.)*

**M. le président.** J'appelle l'amendement n<sup>o</sup> 801.

**M. Michel Havard.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Même avis que sur l'amendement précédent, ce qui ne surprendra pas M. Havard.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Même avis.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 801 est retiré.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 854 de M. Serge Poignant est rédactionnel.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 854, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de l'amendement n<sup>o</sup> 702 rectifié.

**M. Yves Cochet.** Défendu.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable, car l'amendement est satisfait.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 702 rectifié, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 747 de M. Poignant est rédactionnel.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 747, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 113 rectifié et 787.

Ces deux amendements sont défendus.

*(Les amendements identiques nos 113 rectifié et 787, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 116 est défendu.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 116, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 622.

**M. Daniel Paul.** Selon une étude menée au mois de juin dernier, pour 75 % des Français, l'enjeu dans le domaine des économies d'énergie n'est plus de les convaincre de l'importance de ce sujet mais de leur donner des moyens d'agir. Une énième campagne de sensibilisation d'un public déjà saturé qui, sous couvert d'information, servirait à blanchir, ou plutôt à verdir, l'image d'entreprises peu vertueuses en matière de consommation d'énergie ne fera certainement pas progresser notre société vers un mode de développement plus durable.

Nous nous opposons donc à ce que des certificats d'économie d'énergie soient attribués à des entreprises qui mèneraient une campagne d'information sur les économies d'énergie, comme le propose l'alinéa 25 de l'article 27. Cette mesure excessive reviendrait à financer les opérations de *green-washing* que lancent certaines sociétés pour paraître vertueuses alors qu'elles ne se livrent pas réellement à une politique d'économies d'énergie.

Cet amendement vise donc à supprimer les mots « d'information » à cet alinéa.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable.

Les modalités des programmes d'information seront précisées par décret.

**M. Daniel Paul.** Faut pas pousser !

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Je sais bien à quels cas vous pensez, monsieur Paul...

**M. Daniel Paul.** Et alors ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** ...mais il n'y a que pas que ça. Ayons aussi à l'esprit les espaces info-énergie qui ne sont pas de simples panneaux. Il faut leur permettre de conserver leur financement.

**M. Daniel Paul.** Vous n'y croyez pas vous-même !

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Cela représente des emplois !

*(L'amendement n° 622, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 666 et 701.

**Mme Jeanny Marc.** L'amendement n° 666 est défendu !

**M. Yves Cochet.** L'amendement n° 701 également.

*(Les amendements identiques n° 666 et 701, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour soutenir l'amendement n° 825.

**M. François Brottes.** Pourquoi éliminer l'industrie de ce programme fixant les orientations de la politique énergétique ? Des efforts sont faits par le secteur industriel, qui reste au demeurant le seul secteur à ne pas avoir accès à la substitution des énergies renouvelables dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie.

Cet amendement vise à rétablir un équilibre en ajoutant les activités industrielles aux activités agricoles et tertiaires.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Défavorable.

Les certificats d'économies d'énergie sont destinés en priorité au secteur diffus, le secteur industriel bénéficiant d'autres possibilités par ailleurs.

*(L'amendement n° 825, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 620 rectifié.

**M. Daniel Paul.** Comme nous l'avons déjà indiqué en commission et dans le cours de la discussion générale, nous sommes favorables au principe des certificats d'économie d'énergie, qui nous paraissent aller dans le bon sens, mais nous refusons leur marchandisation comme celle des quotas de carbone, qui en fait de simples biens négociables. Elle ne peut profiter qu'à certains grands groupes ou grandes entreprises qui, par ailleurs, se rattraperont sur le dos de ceux qui n'auront pu marchandiser de tels certificats ou de tels quotas.

*(L'amendement n° 620 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 27, amendé, est adopté.)*

## Après l'article 27

**M. le président.** Je suis saisi de plusieurs amendements portant articles additionnels après l'article 27.

La parole est à M. Philippe Tourtelier, pour soutenir l'amendement n° 834.

**M. Philippe Tourtelier.** Cet amendement tient compte de la situation financière actuelle : récentes annonces faites par le Premier ministre, difficultés à financer les dispositifs issus du Grenelle et les politiques de l'environnement, suppression par votre majorité de la source de financement permettant de soutenir le transfert des transports de marchandises et de personnes de la route vers le rail. Il propose, compte tenu de ces circonstances exceptionnelles, un mode de financement permettant de ne pas perdre de vue les objectifs du Grenelle.

Ces dernières années, les profits des compagnies pétrolières ont été très élevés. Assez régulièrement, tel ou tel groupe politique a pu proposer des prélèvements exceptionnels sur ces profits en vue de financer des actions en faveur des économies d'énergie.

L'examen des bilans montre qu'assez souvent, les bénéfices dégagés ne servent pas à des investissements – ce qui serait logique – mais à des rachats d'actions, destinés à faire monter leur valeur.

Nous proposons ici un double mécanisme comprenant, d'une part, une majoration de l'impôt sur les sociétés et, d'autre part, une diminution plafonnée de l'imposition au profit d'investissements contribuant soit à la recherche sur les énergies renouvelables soit au financement des axes alternatifs au transport routier au travers de l'Agence de financement des infrastructures de transports en France, l'AFITF.

En période de crise, il importe de prendre l'argent où il est, c'est-à-dire chez les actionnaires qui doivent eux aussi faire un effort. Voilà un mode de financement qui permettrait de sortir de l'impasse dans laquelle la situation actuelle et les déclarations du Premier ministre nous ont placés.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** N'importe quoi !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** C'est un débat qui a lieu chaque année au moment de l'examen du projet de loi de finances.

Défavorable.

*(L'amendement n° 834, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes, pour défendre l'amendement n° 786.

**M. François Brottes.** Monsieur le président, voici un amendement qui va faire l'unanimité puisqu'il est eurocompatible et qu'il vise à freiner la précarisation énergétique.

De nombreux ménages, dans notre pays comme ailleurs, en sont victimes : les dépenses consacrées à l'énergie sont de plus en plus élevées – Mme la secrétaire d'État le rappelait dans son discours introductif – et peuvent représenter jusqu'à 15 % ou 20 % du budget total des ménages.

Nous proposons donc que les obligations d'économies des fournisseurs d'énergie visent en priorité les ménages les plus modestes. Il s'agit pour ainsi dire de flécher l'incitation, ce qui est parfaitement possible – d'autres pays européens ont mis en œuvre un dispositif analogue – et je ne vois ce que pourrait m'opposer le rapporteur, à moins qu'il ne considère que la précarité énergétique ne concerne pas les ménages français.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Monsieur Brottes, vous n'avez sans doute pas entendu ma réponse à M. Tourtelier. Votre amendement est satisfait puisque, selon les termes de l'alinéa 9 de l'article 27 : « Une part des économies d'énergie doit être réalisée au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique », ce qui me semble équivalent à l'expression « auprès des ménages les plus modestes ».

**M. le président.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je veux bien reconnaître que les ménages les plus modestes sont les premières victimes de la précarité énergétique. Je retire donc mon amendement.

*(L'amendement n° 786 est retiré.)*

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 760.

**M. Stéphane Demilly.** Cet amendement risque d'irriter M. Cochet et M. Chassaigne ; je les prie de bien vouloir m'en excuser. Il porte en effet sur les biocarburants, plus spécialement les biocarburants intelligents. *(Rires et exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.)* Il vise à intégrer aux actions éligibles aux certificats d'économie d'énergie la mise en place dans les stations-service de pompes de superéthanol E 85 et ainsi à encourager le développement des énergies renouvelables, particulièrement dans le domaine des transports.

Lancé en 2007, la filière du superéthanol E 85 peine à se développer, notamment à cause du faible nombre de stations proposant ce type de carburant propre sur le territoire. Elles sont actuellement 320, chiffre très éloigné des objectifs initiaux de la charte.

Je sais bien qu'il est difficile de lutter contre le lobby anti-biocarburants *(Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR)* formé de la surprenante alliance des pétroliers et des écologistes, mais permettez-moi de rappeler pour une énième fois qu'une récente étude de l'ADEME a démontré sans ambiguïté que le bilan énergétique et environnemental des biocarburants produits en France était tout à fait positif.

**Plusieurs députés du groupe SRC.** « Agro » carburants !

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Parler de biocarburants est un contresens !

**M. Stéphane Demilly.** C'est pourquoi je vous propose d'adopter cet amendement visant à faciliter la diffusion sur le territoire des pompes à superéthanol E 85.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Nous n'allons pas nous lancer dans un débat sur les biocarburants. Je n'ai rien contre eux mais j'estime qu'il y a d'autres moyens de les soutenir que les certificats d'économie d'énergie.

Avis défavorable.

*(L'amendement n° 760, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

#### Article 27 bis

**M. le président.** Nous en venons à l'amendement n° 770.

**M. Philippe Tourtelier.** Défendu !

**M. le président.** Avis défavorable de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur.** Pas nécessairement. Nous suggérons seulement à M. Tourtelier de remplacer le mot « monétaire » par le mot « financière ».

**M. le président.** Acceptez-vous cette modification, monsieur Tourtelier ?

**M. Philippe Tourtelier.** D'accord !

*(L'amendement n° 770, ainsi modifié et accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

*(L'article 27 bis, amendé, est adopté.)*

#### Article 27 ter

*(L'article 27 ter est adopté.)*

#### Article 28

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 704.

**M. Yves Cochet.** J'associe, bien sûr, Mme Billard à la défense de cet amendement, puisqu'elle en avait déposé un identique.

L'article 28, long de quarante-neuf alinéas, tente de promouvoir ce qu'on peut appeler dans le jargon administratif un « éléphant blanc », à l'instar des bio-carburants ou de la voiture électrique.

Je vais tenter de manière rationnelle de montrer que le captage et le stockage de carbone – CCS – ne constituent pas une technologie d'avenir. En effet, ce procédé comporte deux handicaps qui me semblent indépassables : une consommation intensive d'énergie et un coût élevé.

S'agissant de l'intensité énergétique, je rappellerai quelques faits techniques.

Lorsqu'un flux de gaz mélangé sort de la cheminée d'une centrale thermique ou de tout autre usine et que l'on veut capturer le CO<sub>2</sub>, il faut d'abord séparer le CO<sub>2</sub> des autres gaz d'échappement en injectant de la chaleur qui permet à un solvant chimique de capturer le CO<sub>2</sub>.

Deuxièmement, il faut créer de la vapeur d'eau pour séparer le CO<sub>2</sub> du solvant. Cette vapeur d'eau demande de l'énergie.

Troisièmement, une pompe électrique conduit le CO<sub>2</sub> vers un compresseur. Cette pompe électrique demande de l'énergie.

Quatrièmement, le compresseur qui permet au CO<sub>2</sub> de parvenir à sa destination finale de stockage demande de l'énergie.

Autrement dit, les études les plus sérieuses montrent que ces quatre opérations augmentent d'environ 30 % la dépense énergétique, qu'il s'agisse d'une centrale thermique ou de tout autre cheminée, ce qui est considérable.

J'en viens au coût financier de la capture et de la séquestration du carbone.

Dans l'un de ses rapports de 2007, le GIEC a fourni une fourchette des coûts financiers supplémentaires dus à la CCS sur les centrales thermiques. La fourchette va de 1 à 4 centimes d'euro par kilowattheure, selon le fossile utilisé, la technologie et l'emplacement de la CCS. Si l'on ajoute 1 à 4 centimes au prix du kilowattheure qui est de 7 centimes, on obtient une augmentation du prix du kilowattheure de l'ordre de 15 à 50 %.

Pour ces deux raisons, il faut renoncer au captage et à la séquestration du carbone et employer l'argent ainsi économisé à un effort de sobriété énergétique et de développement des énergies renouvelables.

**M. François de Rugy.** Très bien !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Sur le fond, que proposez-vous monsieur Cochet ?

**M. Yves Cochet.** Je viens de vous le dire !

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Peut-être de passer à l'énergie nucléaire dans les pays où il y a beaucoup de centrales à charbon !

Il est vrai que la méthode n'est peut-être pas au point, mais je n'entrerai pas dans un débat d'ingénieurs. Cela étant, il est nécessaire de faire des expérimentations et d'essayer d'avancer sur la question de la capture et du stockage du carbone.

Sur la forme, il s'agit de la transposition de la directive issue du paquet « climat-énergie ». C'est une obligation communautaire.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

**M. Yves Cochet.** L'Europe peut se tromper !

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Monsieur Cochet, un grand débat a déjà eu lieu sur ce point, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, et a fait l'objet d'un avis unanime – c'est l'engagement n° 61 –, y compris de toutes les ONG présentes.

**M. Yves Cochet.** C'est vrai !

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Dites plutôt que vous voulez reculer sur le Grenelle de l'environnement alors que nous appliquons scrupuleusement les 273 accords des parties.

Il nous a donc été demandé d'expérimenter les technologies de captage et de stockage géologique de CO<sub>2</sub>. Certes je ne sous-estime pas les difficultés que l'on peut rencontrer dans de

telles expérimentations. Toutefois, quoi qu'il arrive dans le monde, notamment en Chine, la maîtrise ou le contrôle de ces technologies est un enjeu vital et vous le savez.

Vous n'ignorez pas non plus que l'Europe a décidé d'investir 7 milliards dans les fonds démonstrateurs. J'ai beaucoup de mal à comprendre que vous nous proposiez de ne pas aider nos amis chinois, de ne pas avancer sur des technologies et de reculer sur le Grenelle de l'environnement.

**M. Alain Gest.** Très bien !

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** M. Cochet a tout faux !

**M. Yves Cochet.** On en reparlera ! C'est comme pour les biocarburants en 2005 !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** L'INERIS a publié un rapport sur le stockage de CO<sub>2</sub>, inventoriant un certain nombre de risques. Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre d'État ?

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Je partage le sentiment de M. Cochet concernant le surcoût financier de la capture et de la séquestration du carbone.

**M. Yves Cochet.** Selon le GIEC !

**M. Daniel Paul.** En l'état actuel des recherches, le surcoût existe.

Dans le même temps, il est intéressant de pouvoir récupérer et stocker le carbone produit, pas uniquement dans les lieux où l'on fabrique de l'énergie, mais aussi dans les activités industrielles, dans les entreprises auxquelles nous sommes attachés. Si un jour on arrive à trouver comment fabriquer de l'acier ou d'autres produits autrement, tant mieux. Pour le moment, je ne vois pas comment on pourrait se passer de ces zones industrielles. Il faut trouver des lieux de stockage. Il convient donc de creuser cette idée et de mettre en place des expérimentations. C'est de cela qu'il s'agit aujourd'hui.

La zone industrielle havraise est l'un de ces lieux d'expérimentation. Cela va concerner une vingtaine d'entreprises, des plus grandes aux plus petites, classées Seveso pour la plupart d'entre elles, mais pas uniquement à cause du carbone qu'elles rejettent. L'idée consiste à les mettre en réseau et à faire en sorte que l'ensemble du dispositif industriel de la zone industrielo-portuaire soit connecté pour collecter ce carbone.

Je ne souhaite pas que cette expérimentation soit remise en cause. L'avenir nous dira quelle suite lui donner.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** L'article 28 prévoit qu'il faut s'entourer d'un certain nombre de précautions élémentaires. Il y a quasiment autant de systèmes que de sites. Il existe des systèmes pétroliers, des systèmes gaziers ; ainsi je me suis rendu en Algérie sur le site d'In-Salah où il y a un suivi de la couche géologique. Il y a en aussi en mer, dans des unités industrielles.

À vrai dire, nous en sommes au début de l'analyse de ces capacités y compris de la réutilisation du CO<sub>2</sub> et pas seulement de son stockage.

Monsieur Cochet, il nous faut donc avancer sur ce point. Ne passons pas à côté d'une filière professionnelle, comme nous sommes passés à côté de l'éolien et du photovoltaïque il y a quinze ans ! (Rires et exclamations sur les bancs du groupe SRC.)

*(L'amendement n° 704 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'État, pour défendre l'amendement n° 749 rectifié.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Cet amendement vise à réécrire l'article 28 du projet de loi, afin de le mettre en conformité avec la directive européenne en matière de CCS.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** J'ai vraiment besoin que le Gouvernement me fournisse des explications sur cet amendement.

D'abord, pourquoi cet amendement n'a-t-il pas été examiné dans la réunion que la commission a tenue au titre de l'article 91 alors que la directive européenne à transposer date de 2009 ?

Ensuite, on sent l'improvisation. J'en veux pour preuve l'exposé sommaire de l'amendement qui comporte un copier-coller malheureux.

Sur le fond, j'ai essayé de comparer le texte initial avec celui qui est proposé dans l'amendement du Gouvernement. J'aimerais obtenir des explications sur deux points.

L'alinéa 10 du texte initial qui précise : « La réalisation de ces opérations, tant après l'autorisation initiale qu'après une autorisation de changement d'exploitant, est subordonnée à la constitution de garanties financières destinées à assurer la surveillance du site et le maintien en sécurité de l'installation, les interventions éventuelles, en cas d'accident avant ou après la fermeture, et la remise en état après fermeture, jusqu'au donné acte prévu à l'article L. 229-36 » me paraît essentiel. Or je ne retrouve pas ces garanties financières dans l'amendement n° 749 rectifié.

Je n'y retrouve pas non plus l'alinéa 27 de l'article 28 qui concerne la période pendant laquelle l'exploitant transfère les installations à l'État et les conditions dans lesquelles ce transfert s'effectue pour que tout se passe dans de bonnes conditions de sécurité.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Favorable.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Je comprends l'interrogation de M. Tourtelier. En réalité, la transposition de la directive a nécessité un travail très pointu et très attentif. Nous avons consulté pour ce faire le Conseil général des mines et nombre d'experts. Nous avons découpé en deux la transposition. Le texte initial faisait état de la recherche des sites, de la formation et de l'exploitation. Pour le moment, aucune autorisation d'exploitation n'est prévue. Aussi, une communication complémentaire sera-t-elle nécessaire, qui précisera les garanties financières.

**M. Christophe Caresche.** L'amendement n'est même pas rédigé !

*(L'amendement n° 749 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 28 est ainsi rédigé et les amendements n° 832 et 600 tombent.

#### Après l'article 28

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques, pour soutenir l'amendement n° 1009.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** Conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, le nouveau contrat d'objectifs entre l'État et l'Institut français du pétrole en vigueur demande à l'établissement de se consacrer prioritairement au développement accéléré des nouvelles technologies de l'énergie, donc de manière générale aux énergies nouvelles.

À partir de ces nouvelles priorités qui traitent des problèmes des véhicules économes, des carburants diversifiés, du CO<sub>2</sub> maîtrisé, etc., dans le cadre de la recherche-développement, l'IFP est incontestablement l'un des organismes les plus en avance au monde en matière de recherche. Il faut que son image corresponde à la réalité de son travail. Or il dénote par rapport aux nouvelles missions que vous lui avez confiées à travers le Grenelle de l'environnement. Pour adapter le nom de cet institut à ses nouvelles vocations, je propose de le renommer « IFP Énergies nouvelles ». Il est important de garder la marque « IFP » qui est connue dans le monde entier ; ce serait dommage de la détruire.

Si vous acceptez cet amendement, l'IFP pourra continuer à porter haut, dans le monde entier, les technologies françaises et la recherche française dans le site bien connu de Rueil-Malmaison.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Le Gouvernement est très favorable à cet amendement.

*(L'amendement n° 1009, deuxième rectification, est adopté.)*

#### Article 29

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 705.

**M. Yves Cochet.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 705, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'amendement n° 1309, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 29 est adopté.)*

#### Article 29 bis

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 706.

**M. Yves Cochet.** Nous proposons de supprimer cet article car il serait parfaitement illusoire de prendre en compte la forêt dans le marché de l'environnement. Les Russes ont beaucoup de forêts aussi, par exemple. Au regard du peu de bénéfice que l'on pourrait en tirer, évaluer les puits de carbone apparaît trop compliqué.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Serge Poignant, rapporteur pour avis.** Avis défavorable. Nous avons déjà débattu avec les Verts de cette question. De surcroît, l'article fait état d'un rapport.

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

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Je vous demande solennellement, monsieur Cochet, de retirer votre amendement au travers duquel vous donnez un signal désastreux !

La déforestation et la reforestation sont en effet des sujets vitaux...

**M. Yves Cochet.** Absolument.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** ...par rapport à l'émission de CO<sub>2</sub>, à la biodiversité, au respect que l'on doit aux populations qui y vivent, à leurs us et coutumes.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Quelle leçon !

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** La forfaitisation des forêts, voulue par l'Europe et contre laquelle nous nous battons, qui permet à certains pays européens de saccager leurs forêts, justement parce que cette destruction n'est pas comptabilisée, est impensable.

Je pense qu'il faut mettre au compte de la précipitation, d'une erreur d'appréciation, voire d'un strabisme anti-marché de quotas la présentation d'un tel amendement.

Je vous demande solennellement, monsieur Cochet, au nom des forêts du monde, de le retirer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** À chacun son strabisme ! Je ne retire pas mon amendement.

(*L'amendement n° 706 n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 1010 de M. Poignant est rédactionnel.

(*L'amendement n° 1010, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'article 29 bis, amendé, est adopté.*)

#### Après l'article 29 bis

**M. le président.** La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n°703, portant article additionnel après l'article 29 bis.

**M. Yves Cochet.** Il est défendu.

(*L'amendement n° 703, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite du projet de loi portant engagement national pour l'environnement.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures cinq.*)

*Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE AZÉMA