

Paris, le 12 février 2010

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

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

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

Liasse n° 1

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

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

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT
_____n° 1965_____

A M E N D E M E N T

Présenté par M. Joël GIRAUD, Gérard CHARASSE, Chantal BERTHELOT, Paul GIACOBBI, Annick GIRARDIN, Albert LIKUVALU, Jeanny MARC, Dominique ORLIAC, Sylvia PINEL, Chantal ROBIN-RODRIGO

Article 16

Compléter cet article par les trois alinéas suivants :

« 4° Après le 2° de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° Dans les zones touristiques, ces seuils sont calculés en tenant compte de la population touristique saisonnière ».

« La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement et corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSE SOMMAIRE

La loi du 31 décembre 2000 a ouvert la possibilité aux villes de plus de 10.000 habitants, contre 20.000 auparavant, de bénéficier du « versement transport ».

Le décret du 23 juin 2009 vient modifier le calcul de l'effectif des salariés à 9 contre 50 auparavant. En effet, tous les employeurs, publics ou privés, qui emploient plus de neuf salariés ou agents dans le périmètre d'une autorité organisatrice de transport d'une collectivité de plus de 10 000 habitants sont assujettis à un versement destiné à financer le transport commun.

Alors que le Grenelle de l'Environnement vient dans son second acte porter ses engagements, il convient donc d'encourager davantage l'utilisation des transports collectifs en permettant aux communes touristiques situées sur des territoires où ces transports, plus respectueux de l'environnement, sont peu développés de pouvoir utiliser le dispositif du « versement transport ».

La définition de la population prise en compte est établie par l'article R.2151-1 du code général des collectivités locales. Sa rédaction actuelle permet la prise en compte de populations comptées à part, en plus de la population principale.

Alors que l'on vient de baisser fortement l'effectif des salariés à 9, on comprend difficilement que le dispositif actuel ne prenne pas en compte les populations touristiques, de fait très demandeuses de transports collectifs, alors que, par exemple, les personnes détenues dans des établissements pénitentiaires, et qui par définition sont moins amenées à se déplacer, sont, elles, intégrées dans les calculs de la population principale.

Ceci est d'autant plus étonnant que les principales entreprises de ces zones sont saisonnières, très utilisatrices des transports publics (navettes pour les saisonniers et les clients vers les stations) et pour autant ne contribuent pas à l'effort collectif.

Aussi, une simple mesure corrective prenant en compte les effectifs touristiques comme le propose cet amendement aiderait les collectivités locales des stations classées à mettre en place des modes de transports collectifs.

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT
_____n° 1965_____

A M E N D E M E N T

Présenté par M. Joël GIRAUD, Gérard CHARASSE, Chantal BERTHELOT, Paul GIACOBBI, Annick GIRARDIN, Albert LIKUVALU, Jeanny MARC, Dominique ORLIAC, Sylvia PINEL, Chantal ROBIN-RODRIGO

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« 5° (*nouveau*) Conformément à la directive « Eurovignette » 2006/38/CE, une majoration jusqu'à 25 % du péage de base peut être perçue dans les zones de montagne, qui constituent des zones à environnement particulièrement sensible. »

Exposé des motifs :

La directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE a pour objectif la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

À ce jour, la directive concerne les seuls poids lourds de transport de marchandises de plus de 12 tonnes et, à partir de 2012, de plus de 3,5 tonnes. Elle impose également la mise en place de modulations des péages en fonction des émissions polluantes des poids lourds pour les nouveaux péages institués à partir de 2010.

Les modulations des péages ont pour but de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures, de favoriser l'utilisation optimale des infrastructures ou d'améliorer la sécurité routière.

Afin de compléter ces dispositions, il est proposé une majoration jusqu'à 25 % du péage de base dans les zones de montagne

En effet, considérant les zones de montagne comme des secteurs particulièrement sensibles, et afin d'éviter la multiplication du trafic des poids dans les cols alpins, il appartient de prendre les mesures nécessaires. Si cette mesure n'est pas prise, elle aurait des conséquences désastreuses tant sur le plan de l'environnement que de la sécurité sur les routes de montagne.

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

AMENDEMENT

Présenté par M. Joël GIRAUD, Gérard CHARASSE, Chantal BERTHELOT, Paul GIACOBBI, Annick GIRARDIN, Albert LIKUVALU, Jeanny MARC, Dominique ORLIAC, Sylvia PINEL, Chantal ROBIN-RODRIGO

Article 22 bis

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Un réseau d'autoroute ferroviaire à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Il est prévu d'intégrer à l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, un itinéraire de sécurisation sous le col de Montgenèvre évitant le transfert de fret par la route via le sud du massif alpin. »

EXPOSE SOMMAIRE

Les volumes d'échanges à travers l'Europe ont été considérablement modifiés par l'adhésion de nouveaux membres à l'Union Européenne. En ce qui concerne la traversée des Alpes, l'axe principal des échanges internationaux est passé d'une direction nord-sud qui rencontre désormais la majorité des interrégionaux à un axe est-ouest. Cette évolution place les Alpes du Sud dans une situation très sensible à la multiplication des nuisances dues au transport de fret, particulièrement dans les vallées de la Durance et de l'Ubaye. En inscrivant dans la loi ce projet d'infrastructure, le législateur permettra la concrétisation d'un projet contribuant directement au transfert du trafic routier sur le rail dans un environnement particulièrement sensible en lien avec l'objectif du grenelle en parfaite complémentarité avec le Lyon-Turin.

Lors de son intervention en question orale le 11 octobre 2007 sur les infrastructures ferroviaires dans les massifs montagneux, Joël GIRAUD avait interrogé M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable sur le volet transport du Grenelle de l'Environnement. En charge du dossier, M Dominique BUSSEREAU avait répondu au député des Hautes Alpes sur les enjeux du grenelle, avec des propos plutôt rassurants indiquant « que l'autoroute ferroviaire est une priorité, que le fret ferroviaire se développe, qu'une nouvelle carte des infrastructures ferroviaires sera définie et que la réduction du trafic de poids lourds par le col de Montgenèvre et les nouveaux projets pour les Alpes du sud figureront sur la carte des infrastructures issue du grenelle de l'Environnement. »

C'est dans cet objectif que le député des Hautes Alpes dépose cet amendement. Il est au demeurant précisé que l'étude en vue du débat public sur ce projet ferroviaire est inscrite au contrat de projet Etat Région PACA et vient d'être lancée.

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

Amendement

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

ARTICLE 19

A l'alinéa 4, après la référence :

« le 4° »,

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

« La première phrase du II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complétée par les mots : « et des services d'autopartage ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La LOTI autorise les collectivités territoriales ou leurs groupements à organiser les transports publics réguliers de personnes et à organiser les services de transports à la demande. Pour permettre le développement de l'autopartage dans les zones urbaines et rurales, et sans préjudices des services existants, les auteurs de l'amendement souhaitent que les collectivités puissent disposer des moyens puissent disposer des moyens d'exécuter ou de soutenir l'autopartage.

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

Amendement

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

ARTICLE 21

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« ... - Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, une majoration est appliquée aux péages au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs de l'amendement souhaitent que l'engagement n° 45 de la Table ronde du Grenelle soit respecté. Une majoration de péage en zones sensibles permettrait de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs alpins et pyrénéens.

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

Amendement

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

ARTICLE 21

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« ... - Des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs de l'amendement souhaitent la mise en place des droits régulateurs. Les droits régulateurs, à la différence des modulations de péages, permettent d'appliquer des majorations de péages et de percevoir des recettes supplémentaires. Ces droits régulateurs serviront à investir dans des projets prioritaires qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

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

Amendement

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

ARTICLE 21

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

«... - La France encouragera au niveau communautaire la demande de révision de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en vue de l'intégration des coûts externes au calcul des péages.
»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs de l'amendement souhaitent que soient intégrés en conformité avec les positions du Parlement européen (Rapport sur l'écologisation des transports et l'internalisation des coûts externes et Résolution subséquente notamment), les coûts externes liés aux transports en modifiant la directive Eurovignette.

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

Amendement

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

ARTICLE 22

Supprimer l'alinéa 7.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les auteurs de l'amendement souhaitent supprimer la possibilité pour une autorité portuaire de confier l'entretien et la gestion des voies ferrées portuaires à un tiers dans le cadre d'un contrat de partenariat

ASSEMBLEE NATIONALE
27 janvier 2010

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

AMENDEMENT

Présenté par Monsieur Sébastien HUYGHE

Et par Mme Valérie ROSSO-DEBORD, MM. Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Jean-Michel COUVE, Jean-Marc NESME, Lionnel LUCA, Jean ROATTA, Mme Geneviève COLOT, MM. Rémi DELATTE, Charles GINESY, Mme Arlette GROSSKOST, MM. Dominique DORD, Philippe VITEL, Jean-Sébastien VIALATTE, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Christian MENARD, Mme Catherine VAUTRIN, MM. Patrick BEAUDOUIN, Jean-Pierre DECOOL, Loïc BOUVARD, Daniel FASQUELLE, Jean-Michel FERRAND, Michel TERROT

**ARTICLE ADDITIONNEL
APRES L'ARTICLE 19**

« L'État, en partenariat avec les entreprises de transport ferroviaire, encourage et favorise le développement du service auto-train sur le territoire national.

L'État encourage la création de nouvelles dessertes par le dispositif auto-train et veille à ce qu'aucune des lignes existantes ne soit suspendue ou supprimée.

Afin de se conformer aux dispositions édictées aux deux alinéas précédents, il sera établi par décret un programme de développement de lignes auto-train visant à étendre la possibilité pour les usagers de bénéficier de ce service et à encourager son utilisation. »

EXPOSE SOMMAIRE

Alors même que nous discutons la manière la plus adéquate de limiter l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, il est regrettable que le service auto-train se raréfie et semble voué à disparaître.

Ce service permet à un automobiliste de faire convoier par voie ferroviaire son véhicule et de prendre dans le même temps le train. Il serait tout à fait pertinent, dans le cadre de la discussion du Grenelle de l'environnement, d'encourager le développement d'un tel service.

Celui-ci permet de limiter le nombre de voitures circulant sur nos routes, notamment en période estivale, tout en limitant le rejet de dioxyde de carbone par ces mêmes véhicules.

Toutefois, il apparaît que le nombre de lignes auto-train se raréfie. Chaque année, des gares consacrées à ce service ferment, ce que de nombreux usagers regrettent.

Cet amendement vise donc à en encourager le développement et à généraliser la possibilité donnée aux usagers d'en bénéficier.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article 16

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant:

"Elle promeut également le développement de pistes, voies cyclables, et parcs à vélos protégés."

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les communautés urbaines doivent faire de l'usage du vélo une priorité pour allier santé et déplacements non polluants.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par
Yves Cochet

Article additionnel après l'article 19

« De nouveaux outils de financements seront mis à disposition des collectivités. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les besoins financiers des collectivités pour la mise en place de leurs projets de transports collectifs et de développement des modes de déplacement doux (vélo, marche) sont considérables (20 à 25% du budget des collectivités est affecté aux transports). En plus des aides annoncées qui seront apportées par l'État, d'autres leviers financiers doivent être actionnés : extension du champ du versement transport, décentralisation du stationnement payant de surface, possibilité de mettre en place un péage urbain. Ces dispositions correspondent aux engagements 23 et 24 des tables rondes ainsi qu'aux conclusions du travail du Comité opérationnel 7 sur les transports urbains et périurbains.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT
Présenté par
Yves Cochet

Article additionnel après l'article 19 bis

Après l'article 19 bis, insérer l'article suivant:

« Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique. Les communes touristiques de moins de 10 000 habitants pourront instituer le versement transport, à condition qu'elles se dotent d'un périmètre de transports urbains. Les communes touristiques de plus de 10 000 habitants pourront majorer le taux de versement transport applicable. »

« Après le troisième alinéa de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Ou dans une commune touristique au sens des articles L.133-11 et L.133-12 du code du tourisme ou membre d'un groupement de communes ou d'une fraction de groupement de communes visé à l'article L.134-3 du code du tourisme, compétente pour l'organisation des transports urbains, dont la population n'atteint pas le seuil indiqué »

L'article L.2333-67 du code général des collectivités territoriales est modifié comme suit :

- Le deuxième alinéa est complété comme suit :

« ou lorsque le versement est institué en application du 3° de l'article L.2333-64 »

- Après le quatrième alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les taux maxima mentionnés aux quatre alinéas précédents, peuvent être majorés de 0,2 % par les communes touristiques au sens des articles L.133-11 et L.133-12 du code du tourisme ou membres d'un groupement de communes ou d'une fraction de groupement de communes visé à l'article L. 134-3 du code du tourisme, et les établissements publics de coopération intercommunale auxquels adhère au moins une de ces communes. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement reprend fidèlement l'engagement n°23 du Grenelle. Sa traduction est issue du Comité opérationnel 7 sur les transports urbains et périurbains :

- Communes touristiques de moins de 10 000 habitants

Les communes, classées communes touristiques en application des dispositions de l'article L.133-11 du code du tourisme ou appartenant à un groupement de communes ou fraction de groupement de communes classé, seraient autorisées à instituer le versement transport quelle que soit leur population.

- Communes touristiques de plus de 10 000 habitants

Comme toutes les autres communes compétentes pour l'organisation des transports urbains, elles peuvent instaurer le versement transport mais le taux plafond de celui-ci est déterminé en fonction de la seule population permanente de la commune.

Or, ces collectivités ont des besoins accrus en matière de transports publics pendant les périodes de forte fréquentation touristique pour assurer la desserte des sites, des équipements, des commerces... et faciliter les déplacements domicile-travail des saisonniers.

Pour aider au financement des dessertes mises en place ou renforcées pendant les saisons touristiques, ces collectivités pourraient se voir octroyer la possibilité de majorer le taux plafond du versement transport qui leur est applicable à raison de leur population permanente.

Cette majoration pourrait s'élever à 0,2 % des salaires.

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article additionnel après l'article 19

« Des majorations spécifiques du taux de plafond du versement transport seront rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un transport en commun en site propre. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit d'un amendement reprenant la disposition du Comité opérationnel 7 sur les transports urbains et périurbains. Il s'agit ici de donner aux autorités organisatrices (au nombre de 67 dans la strate comprise entre 50 000 et 100 000 habitants) la possibilité de majorer jusqu'à 0,90 % le taux du versement transport lorsqu'elles réalisent une infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP) de type axe lourd ou bus à haut niveau de service.

Cette mesure est similaire à celle déjà offerte aux autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) de plus de 100 000 habitants (passage du taux de 1 % à jusqu'à 1,75 %) réalisant une infrastructure de TCSP.

L'impact de cette mesure, si elle était appliquée par toutes les AOTU concernées au taux de 0,90 % représenterait un impact financier de l'ordre de 120 millions d'euros.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article 21

Compléter la première phrase de l'alinéa 11 par les mots :

« , ainsi que le degré de dommages qu'il occasionne aux routes, au sens de l'annexe IV de la directive. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La directive donne la possibilité de calculer la modulation du péage en fonction du type de véhicules suivant sa catégorie d'émissions (classification EURO) mais aussi en fonction du degré de dommages qu'il engendre sur le revêtement routier. Ce second critère est donc à intégrer étant donnés les coûts d'entretien importants liés à l'usure de la chaussée.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT
Présenté par
Yves Cochet

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« V- Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, une majoration est appliquée aux péages, au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La transposition de la directive « Eurovignette » (qui fait l'objet de l'engagement Grenelle n°45) implique d'appliquer des majorations de péage en zones sensibles (augmentation permanente du péage en fonction du lieu). Cela permettrait de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs alpins et pyrénéens et de prendre en compte la surexposition des zones de montagne aux dommages environnementaux issus du transport routier de marchandises. Le projet de tunnel Lyon-Turin justifie entièrement la mise en place d'une telle tarification, et ce d'autant plus que la taxe kilométrique ne s'applique pas sur le réseau routier concédé. Quant à l'affectation des recettes, prévues par la Directive, elle se ferait sur le même principe et en cohérence avec le principe d'une affectation adoptée pour la taxe kilométrique.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« V- Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires, non liées seulement au recouvrement des coûts d'infrastructures, et permettant, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive Eurovignette, d'investir dans des projets qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

La transposition de la Directive Eurovignette distingue d'une part les péages perçus au sens de l'article 7 paragraphes 9 et 10 et d'autre part la perception de droits régulateurs au titre de l'article 9 paragraphe 1. Le présent projet de loi précise bien en son article 21, paragraphes 5 et 7, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive, une modulation des péages en fonction des normes Euro et du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Il s'agit d'une disposition obligatoire pour les États membres d'ici 2010 (article 7 paragraphe 10 de la Directive) permettant notamment d'agir pour « résorber la congestion ».

Ces modulations de péage doivent se faire à recettes constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul « principe de recouvrement des coûts d'infrastructures », conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive. Il ne s'agit pas de recouvrer des recettes supplémentaires.

Les droits régulateurs permettent au contraire de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de péages, entraînant ainsi des recettes supplémentaires et un levier d'action complémentaire à la modulation des péages, selon les dispositions de l'article 9 de la Directive, pour investir « dans des projets prioritaires d'intérêt européen (...) qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux (...). Il est fondamental de distinguer ce qui relève du paiement des coûts d'usage des infrastructures, via la taxe kilométrique, de ce qui relève du paiement de certains coûts externes impactant sur l'environnement.»

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant:

" V. « Le produit des péages constituera une ressource financière supplémentaire pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) affectée pour des projets de transports combinés, transports collectifs ou alternatifs à la route et à l'aérien (ferroviaires et voies d'eau). »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Conformément à l'esprit et aux objectifs du Grenelle, l'affectation des recettes financières doit aller en direction des projets respectueux de l'environnement.

Projet de loi n° 1965 Engagement national pour l'environnement
Assemblée nationale

AMENDEMENT

Présenté par

Yves Cochet

Article 22 quater

À l'alinéa 4, substituer au nombre :

« 300 000 »,

le nombre :

« 100 000 »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le seuil de 300 000 habitants est trop élevé et ne permettra qu'à quelques agglomérations françaises d'expérimenter, si elles le souhaitent, le péage urbain (Paris, Lyon, Marseille,..). Non seulement le seuil de 100 000 habitants permettra d'élargir le nombre des possibilités à plus de 50 agglomérations mais surtout il permettra de se caler sur le seuil légal d'obligation des plans de déplacements urbains , ce qui est plus cohérent.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT – (N° 155)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par
Alfred Trassy-Paillogues et Daniel Fidelin

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ART. 22

Insérer la division, l'intitulé et l'article suivants :

Chapitre IV

« Mesures relatives à l'éco conduite des véhicules » avec l'article additionnel suivant :

Après le second alinéa de l'article R 221-3 du Code de la Route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les examens comportent également une épreuve théorique d'éco conduite des véhicules ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Chacun devant prendre sa part des efforts dans le Grenelle de l'environnement, les comportements individuels vertueux doivent être encouragés, tout particulièrement l'éco conduite. En effet, un meilleur comportement au volant permettrait de baisser le taux d'émission de CO2 du parc automobile roulant.

Lors de l'examen du permis de conduire une épreuve d'éco conduite permettrait au candidat d'être sensibilisé à cette méthode. Les gains en matière de consommation et d'émissions seraient de 20% à 30% selon les cas.

Le présent amendement à pour but de rendre obligatoire une épreuve théorique d'éco conduite.

Le candidat intégrerait ainsi des bases d'éco conduite et pourrait les retranscrire tout au long de sa vie d'automobiliste.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT – (N° 155)

AMENDEMENT

présenté par

M. Alfred Trassy-Paillogues et Daniel Fidelin

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 21

Il est créé un article L 122-4-3 au Code de la Voirie Routière ainsi rédigé :

« Les véhicules hybrides thermiques électriques, les véhicules utilisés en auto-partage dûment identifiés, les véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, soit au gaz de pétrole liquéfié, soit au gaz naturel véhicules, soit au bioéthanol E85 ainsi que les voitures de moins de 3 mètres, d'un poids total autorisé en charge de moins de 3,5 tonnes bénéficient d'une tarification réduite pour l'usage des autoroutes payantes.

Les modalités d'application seront précisées par décret et affinées dans le temps. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Eu égard au levier d'une tarification différenciée, une telle mesure permettrait concrètement d'encourager nos concitoyens à changer leurs anciens véhicules par des véhicules moins polluants.

Par ailleurs, une telle démarche pourrait trouver sa compensation financière par l'allongement du délai de concession comme cela vient de se faire pour cinq autoroutes françaises, annoncé au mois de janvier 2010 lors d'une conférence de presse au Ministère de l'écologie. En effet, les concessions autoroutières ont été rallongées d'une année pour permettre des travaux d'amélioration visant à protéger la biodiversité et plus largement l'environnement.

Les véhicules proposés au sein de cet amendement concernent ceux qui, aujourd'hui, contribuent à la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions polluantes.

À titre d'exemple, on estime à 22 millions d'euros annuel le coût d'une telle mesure pour une tarification réduite de 50 % rapporté au chiffre d'affaires annuel des autoroutes françaises de plus de 8 milliards pour l'exercice fiscal 2009.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT – (N° 155)

AMENDEMENT

présenté par
Alfred Trassy-Paillogues et Daniel Fidelin

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 19

Il est créé un article R 417-9 au code la route ainsi rédigé :

« Les parcs de stationnement en délégation de service public, ou dont la gestion est assurée par la collectivité territoriale dans les conditions telles que définies dans les Art. L 2213-2, L 5215-20, L 5216-5 du code général des collectivités territoriales, doivent apposer un panneau « Bienvenue aux véhicules GPL munis de soupape » à l'entrée de leurs parcs de stationnement ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Après une signalétique peu incitative, d'interdiction des voitures GPL non munis de soupape de sécurité, le présent amendement vise à communiquer de manière positive vis à vis de ce carburant.

Ce panneau « Bienvenue au GPL » doit rassurer nos concitoyens quant à l'utilisation de ces véhicules. Il a pour objet d'inciter les automobilistes à préférer ce carburant qui possède de réels bénéfices environnementaux.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT – (N° 155)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par

Alfred Trassy-Paillogues et Daniel Fidelin

ARTICLE 19 *bis*

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Elles étudieront pour ce faire la possibilité d'intégrer ces bornes de recharge au sein des pylônes d'éclairage public. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En vue de l'essor des véhicules électriques, il apparaît primordial de créer un véritable réseau de recharges électriques.

Les constructeurs automobiles indiquent qu'il leur est difficile de proposer des véhicules électriques par manque de points de recharge et les collectivités territoriales freinent l'installation de bornes de recharge car le parc de véhicules électriques demeure encore minime.

Cet amendement permettrait de créer une nouvelle dynamique. De surcroît, l'utilisation de l'éclairage public comme réseau de distribution d'électricité à destination des véhicules électriques, permettrait de réduire considérablement les coûts inhérents à l'installation d'un tel dispositif.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT – (N° 155)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

présenté par
Alfred Trassy-Paillogues et Daniel Fidelin

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 19

Après le quatrième alinéa de l'article L. 323-1 I. du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un système de bonus-malus module le prix des frais de contrôle en fonction du maintien de leur niveau nominal d'émissions polluantes. Un décret ministériel précise les modalités d'application de cette disposition. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi n°2009-967 dite Grenelle I précise au sein de son article 13 qu'« Une politique d'incitation à l'éco-entretien des véhicules automobiles nécessaire pour maintenir les véhicules à leur niveau nominal d'émissions polluantes sera mise en œuvre par l'État en coordination avec les professionnels de l'automobile. »

L'objet du présent amendement est de matérialiser cet engagement.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI
Adopté par le Sénat
Après déclaration d'urgence,
portant Engagement national pour l'environnement

N°1965
Titre II „ Transports“

A M E N D E M E N T

Présenté par
M SADDIER

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« V- Au plus tard le 1^{er} janvier 2011, des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSE SOMMAIRE

Le présent amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires, non liées seulement au recouvrement des coûts d'infrastructures, et permettant, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive Eurovignette, d'investir dans des projets qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

La transposition de la Directive Eurovignette distingue d'une part les péages perçus au sens de l'article 7 paragraphes 9 et 10 et d'autre part la perception de droits régulateurs au titre de l'article 9 paragraphe 1. Le présent projet de loi précise bien en son article 21, paragraphes 5 et 7, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive, une modulation des péages en fonction des normes Euro et du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Il s'agit d'une disposition obligatoire pour les États membres d'ici 2010 (article 7 paragraphe 10 de la Directive) permettant notamment d'agir pour « résorber la congestion ».

Ces modulations de péage doivent se faire à recettes constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul « principe de recouvrement des coûts d'infrastructures », conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive. Il ne s'agit pas de recouvrer des recettes supplémentaires. Les droits régulateurs permettent au contraire de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de péages, permettant ainsi des recettes supplémentaires, permettant un levier d'action complémentaire à la modulation des péages, selon les dispositions de l'article 9 de la Directive, pour investir « dans des projets prioritaires d'intérêt européen (...) qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages

environnementaux (...). Il est fondamental de distinguer ce qui relève du paiement des coûts d'usage des infrastructures, via la taxe kilométrique, de ce qui relève du paiement de certains coûts externes impactant sur l'environnement.»

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI
Adopté par le Sénat
Après déclaration d'urgence,
portant Engagement national pour l'environnement

N°1965
Titre II „ transport“

A M E N D E M E N T

Présenté par
M SADDIER

Article 16

Rédiger ainsi l'alinéa 9 :

« Art. L.5214-16-2. - La communauté de communes peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service, dans les conditions prévues à l'article L.5211-17. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transfert de la compétence « *vélos en libre-service* » à une communauté de communes est aujourd'hui possible. Il s'agit d'une compétence facultative. Dans la mesure où cette compétence ne concerne pas nécessairement la totalité du territoire communautaire, elle ne doit pas être imposée par la loi aux communautés de communes.

Le projet de loi propose d'habiliter les communautés de communes à mettre en place un service de mise à disposition de bicyclettes, sans aucune indication sur les modalités et la date de transfert par les communes. Au regard des principes d'exclusivité, le transfert de compétences à une communauté emporte dessaisissement immédiat et total des communes qui ne peuvent plus intervenir dans le champ de la compétence pour l'exercer elle-même. Or, la rédaction retenue n'est pas claire : les communes membres pourront-elles exercer cette compétence dans l'attente d'une organisation intercommunale du service ? Il apparaît que l'habilitation ainsi donnée aux communautés exclut toute intervention des communes en matière de « mise à disposition de bicyclettes » dès le vote de la loi.

De plus, dans les communautés de communes, il ne semble pas très pertinent de lier cette compétence à l'exercice d'au moins un des groupes optionnels aussi variés que le « logement et le cadre de vie » ou « les équipements culturels, sportifs et les écoles » ou encore celui de « la protection de l'environnement », exercé par 99 % des communautés de communes. Cela revient, in fine, à transférer la compétence « mise à disposition de bicyclettes en libre-service » à toutes les communautés de communes, quelle que soit sa taille ou sa configuration géographique.

La mise en place et l'organisation récentes d'un service de mise à disposition de bicyclettes est d'ores et déjà complexe à l'échelle d'une commune. Le transfert obligatoire de cette compétence à l'intercommunalité pourrait retarder certains projets communaux en cours. Les communes doivent pouvoir conserver la faculté de mener de tels projets à leur échelle, dans le cadre de périmètres conventionnels entre deux ou plusieurs communes ou encore à l'échelle de l'intercommunalité.

C'est pourquoi, le transfert de cette compétence à un niveau intercommunal doit faire l'objet d'un débat entre les communes et la communauté et ne peut pas être imposé par la loi. Il doit être décidé dans le cadre d'une modification statutaire.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI
Adopté par le Sénat
Après déclaration d'urgence,
portant Engagement national pour l'environnement

N°1965
Titre II „transports“

A M E N D E M E N T

Présenté par
M SADDIER
Article 16

Rédiger ainsi les alinéas 13 et 14 :

« aa) Après le II bis, insérer un II ter ainsi rédigé :

La communauté d'agglomération peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service, dans les conditions prévues à l'article L.5211-17. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transfert de la compétence « vélos en libre-service » à une communauté d'agglomération est aujourd'hui possible. Il s'agit d'une compétence facultative.

Le projet de loi propose d'habiliter les communautés de communes et les communautés d'agglomération à mettre en place un service de mise à disposition de bicyclettes, sans aucune indication sur les modalités et la date de transfert par les communes. Au regard des principes d'exclusivité, le transfert de compétences à une communauté emporte dessaisissement immédiat et total des communes qui ne peuvent plus intervenir dans le champ de la compétence pour l'exercer elle-même. Or, la rédaction retenue n'est pas claire : les communes membres pourront-elles exercer cette compétence dans l'attente d'une organisation intercommunale du service ? Il apparaît que l'habilitation ainsi donnée aux communautés exclut toute intervention des communes en matière de « mise à disposition de bicyclettes » dès le vote de la loi.

Dans la mesure où cette compétence ne concerne pas nécessairement la totalité du territoire, elle ne doit pas être imposée par la loi à la communauté d'agglomération.

Le transfert de cette compétence à un niveau intercommunal mérite de faire l'objet d'un débat entre les communes et la communauté. A ce titre, il doit être décidé dans le cadre d'une modification statutaire.

La mise en place et l'organisation récentes d'un service de mise à disposition de bicyclettes est d'ores et déjà complexe à l'échelle d'une commune. Le transfert obligatoire de cette compétence à l'intercommunalité pourrait retarder certains projets communaux en cours. Les communes doivent pouvoir conserver la faculté de mener de tels projets à leur échelle, dans le cadre de périmètres conventionnels entre deux ou plusieurs communes ou encore à l'échelle de l'intercommunalité.

C'est pourquoi, le transfert de cette compétence à un niveau intercommunal doit faire l'objet d'un débat entre les communes et la communauté et ne peut pas être imposé par la loi.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI

Adopté par le Sénat

Après déclaration d'urgence,

portant Engagement national pour l'environnement

N°1965

Titre II „transport“

A M E N D E M E N T

Présenté par
M SADDIER

ARTICLE 21

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, une majoration est appliquée aux péages, au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSE SOMMAIRE

La transposition de la directive « Eurovignette » (engagement Grenelle n°45) implique d'appliquer des majorations de péage en zones sensibles (augmentation permanente du péage en fonction du lieu). Cela permettrait de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs alpins et pyrénéens. Et de prendre en compte la surexposition des zones de montagne aux dommages environnementaux issus du transport routier de marchandises.

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI

Adopté par le Sénat

Après déclaration d'urgence,

portant Engagement national pour l'environnement

N°1965

Titre II „transport“

A M E N D E M E N T

Présenté par
M SADDIER

ARTICLE 21

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSE SOMMAIRE

Le présent amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires, non liées seulement au recouvrement des coûts d'infrastructures, et permettant, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive Eurovignette, d'investir dans des projets qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

La transposition de la Directive Eurovignette distingue d'une part les péages perçus au sens de l'article 7 paragraphes 9 et 10 et d'autre part la perception de droits régulateurs au titre de l'article 9 paragraphe 1. Le présent projet de loi précise bien en son article 21, paragraphes 5 et 7, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive, une modulation des péages en fonction des normes Euro et du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Il s'agit d'une disposition obligatoire pour les États membres d'ici 2010 (article 7 paragraphe 10 de la Directive) permettant notamment d'agir pour « résorber la congestion ». Ces modulations de péage doivent se faire à recettes constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul « principe de recouvrement des coûts d'infrastructures », conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive. Il ne s'agit pas de recouvrer des recettes supplémentaires.

Les droits régulateurs permettent de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de

péages, permettant ainsi des recettes supplémentaires, permettant un levier d'action complémentaire à la modulation des péages, selon les dispositions de l'article 9 de la Directive, pour investir « dans des projets prioritaires d'intérêt européen (...) qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux ».

ASSEMBLEE NATIONALE

PROJET DE LOI
Adopté par le Sénat
Après déclaration d'urgence,
portant Engagement national pour l'environnement

N°1965
Titre II transports

A M E N D E M E N T

Présenté par
M. Martial SADDIER

ARTICLE 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« V- Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, une majoration est appliquée aux péages, au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La transposition de la directive « Eurovignette » (qui fait l'objet de l'engagement Grenelle n°45) implique d'appliquer des majorations de péage en zones sensibles (augmentation permanente du péage en fonction du lieu). Cela permettrait de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs alpins et pyrénéens. Et de prendre en compte la surexposition des zones de montagne aux dommages environnementaux issus du transport routier de marchandises. Le projet de tunnel Lyon-Turin justifie entièrement la mise en place d'une telle tarification, et ce d'autant plus que la taxe kilométrique ne s'applique pas sur le réseau routier concédé. Quant à l'affectation des recettes, prévues par la Directive, elle se ferait sur le même principe et en cohérence avec le principe d'une affectation adoptée pour la taxe kilométrique.

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

CD 671

AMENDEMENT

Présenté par M. Stéphane DEMILLY et M. Olivier JARDE

TITRE II. – TRANSPORTS

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

Article 22

Dans le paragraphe 2° de cet article, après les mots « il supprime ainsi la référence aux décrets pris en application de la loi du 13 février 1997. », ajouter la phrase suivante « La mise en place de plateformes intermédiaires locales, notamment en Picardie, permettra d'alimenter les grandes infrastructures existantes ».

Exposé des motifs

La Picardie est une région de transit de marchandises par voie routière ou ferroviaire de par sa situation géographique et son accessibilité importante aux infrastructures déjà existantes.

Pour préparer l'avenir, il est essentiel que l'accessibilité du transport ferroviaire de marchandises local y soit accentuée.

Sur le plan régional, il n'existe pas d'infrastructure adaptée au transport ferroviaire pour les chargeurs picards. Les industriels n'ont pas d'autre alternative que le transport routier. Le volume d'activité à transporter n'incite pas au développement de structures importantes pour collecter les marchandises mais la mise en place de plateformes intermédiaires apparaît comme une alternative intéressante. Elle permettra de participer au développement de l'activité économique de la région.

Cette proposition va dans le sens du plan du gouvernement d'augmenter d'un quart la part, d'ici 2012, des modes non routier et non aérien.

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

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

Le code général des impôts est ainsi modifié:

1° Après l'article 200 *quater* B du code général des impôts, il est inséré un article 200 *quater* D ainsi rédigé:

« Art 200 *quater* D.- 1. Les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4 B et ayant acheté un vélo, un vélo à assistance électrique ou un cyclomoteur électrique pour effectuer quotidiennement tout ou partie de leurs déplacements séparant leur résidence principale de leur lieu de travail peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt sur le revenu égal à 30% du prix d'achat dans la limite d'un plafond par catégorie de cycle acheté. Dans le cas de l'achat d'un cyclomoteur électrique, ce crédit d'impôt ne sera attribué, lorsqu'il ne s'agit pas d'une primo-acquisition, que sur justificatif de la remise à la casse de l'ancien cyclomoteur non-électrique possédé. Un décret en Conseil d'État précisera les seuils de prix d'achat des différentes catégories de cycles éligibles à ce crédit d'impôt, ainsi que les modalités de justification de remise à la casse de l'ancien cyclomoteur possédé lorsqu'il ne s'agit pas d'une primo-acquisition.

Ce crédit d'impôt s'applique aux achats effectués à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant l'adoption de la présente loi et sur présentation de la facture justificative correspondante ainsi que, pour les personnes physiques ayant changé de cyclomoteur et opté pour un cyclomoteur électrique, du justificatif de remise à la casse de l'ancien cyclomoteur non électrique possédé.

Le crédit d'impôt vient en réduction de l'impôt sur le revenu dû au titre de l'année au cours de laquelle la personne physique a effectué l'achat de l'un des modes de déplacement peu polluants visés au 1. Si le crédit d'impôt excède l'impôt dû, l'excédent est restitué.

Le crédit d'impôt, ouvert par l'achat de l'un de ces modes de déplacement peu polluants, n'est valable que pour l'achat de l'un des véhicules définis au 1 par personne physique

et n'est pas cumulable avec le crédit d'impôt ouvert par l'achat d'un autre mode de déplacement.

2° Les pertes de recettes pour l'Etat qui résulteraient de l'application de ce nouvel article sont compensées par le relèvement à due concurrence des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des Impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter le recours aux modes de déplacement doux et à l'intermodalité, cet amendement a pour objet de mettre en place, comme cela se fait déjà en Italie depuis le 25 avril 2009, un crédit d'impôt pour l'achat d'un deux roues peu polluant visant à encourager l'achat de vélos classiques, à assistance électrique et de cyclomoteurs électriques afin de renouveler le parc de deux roues motorisés qui sont une des principales causes de bruit- une des pollutions les plus sensibles en milieu urbain- et de diminuer les rejets de gaz à effet de serre produits par ces moteurs¹. Prenant exemple sur ce modèle il est donc proposé que l'achat d'un vélo, d'un vélo à assistance électrique ou d'un cyclomoteur à assistance électrique donne droit à une déduction fiscale équivalente à 30% de son montant à concurrence d'un seuil qui sera fixé par décret en Conseil d'État. Si l'acquisition d'un cyclomoteur électrique n'est pas une primo-acquisition, ce crédit d'impôt ne peut être ouvert que sur présentation de la justification que l'ancien cyclomoteur polluant a bien été remis à la casse² et ne peut être valable que pour l'achat d'un de ces modes de déplacement par contribuable.

¹ Le montant alloué par le gouvernement italien lors de l'instauration de cette mesure a été de 8,75 millions d'euros en avril 2009. Devant le succès de l'action un montant de 10 millions d'euros a été de nouveau alloué au 1^{er} septembre 2009. L'ensemble de cette action devrait permettre l'acquisition de 120 000 vélos et vélos à assistance électrique, les prévisions du gouvernement Italien tablant sur 200 000 primo usagers pour la fin de l'année.

² En Italie, l'action de subvention mise en place par le ministère de l'Environnement conjointement à l'association des constructeurs de cycles consiste en un crédit d'impôt égal à 30% du prix d'achat d'un vélo quel qu'il soit ou d'un vélo à assistance électrique jusqu'à un montant maximum de remise de 700€, soit pour un vélo d'un montant maximal pris en compte de 2333€. Le montant maximum de remise est étendu à 1300€ pour les cyclomoteurs ou motos électriques, pour un montant maximum pris en compte de 4333€. Cette offre est limitée en Italie à 3 véhicules par an et par bénéficiaire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 673

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

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE 19 bis

A l'alinéa 10, après le mot:

« rechargeable »,

ajouter les mots:

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

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

CD 674 RECT.

ASSEMBLÉE NATIONALE

**PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR
L'ENVIRONNEMENT (n° 2176)**

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

1° Au premier alinéa de l'article L3261-3 du code du travail, après le mot: « carburant », sont insérés les mots: « ou des frais d'usage d'un vélo personnel calculés sur la base d'une indemnité kilométrique qui ne pourra être inférieure à un montant fixé par décret.

2° Après le 2° de l'article L.3261-3 du code du travail, il est inséré un 5° ainsi rédigé:
« 5°: Ou qui ont fait le choix d'utiliser leur vélo personnel pour effectuer tout ou partie du trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail. »

3° A l'article L 3261-4 du code du travail, après le mot « carburant », sont insérés les mots:
« ou des frais d'usage d'un vélo personnel »

4° Au b) du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts, après le mot: « carburant », sont insérés les mots: « , des frais d'entretien générés par l'usage d'un vélo personnel ».

5° Après l'article 200 *quater* B du code général des impôts, il est inséré un article 200 *quater* C ainsi rédigé:

« Art 200 *quater* C. -1. Les contribuables domiciliés en France au sens de l'article 4B et se déplaçant à vélo pour effectuer quotidiennement tout ou partie du trajet séparant leur résidence principale de leur lieu de scolarisation, d'études, de recherche d'emploi, de travail ou de rendez-vous avec la clientèle dans le cas des travailleurs non salariés, ainsi que pour

effectuer tout ou partie de leurs déplacements professionnels, peuvent bénéficier, cumulativement au versement de l'indemnité kilométrique visée au 1^o, d'un crédit d'impôt sur le revenu dans la limite d'un plafond annuel qui sera fixé par décret.

Ce crédit d'impôt s'applique aux trajets effectués à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant l'entrée en vigueur de la loi dans des modalités qui seront définies par décret.

Le crédit d'impôt vient en réduction de l'impôt sur le revenu dû au titre de l'année au cours de laquelle le contribuable a recouru à ce mode de déplacement peu polluant. Si le crédit d'impôt excède l'impôt dû, l'excédent est restitué.

Le crédit d'impôt ouvert par le fait de pratiquer quotidiennement tout ou partie de ce type de trajet est cumulable avec l'indemnité kilométrique visée au 1^o.

5^o Le Gouvernement peut prendre par ordonnance la modification des textes de nature législative affectés par ces dispositions afin de les mettre en cohérence avec celle-ci.

7^o La mise en place de ce dispositif sera expérimentée, en vertu de l'article 37-1 de la Constitution, , dans les six mois suivant la date de publication de la présente loi, pour une période et dans les départements déterminés par décret en Conseil d'État. Si les résultats de l'expérimentation sont concluants, ce dispositif aura vocation à être pérennisé et étendu à l'ensemble du territoire.

6^o Les pertes de recettes pour l'État qui résulteraient de l'application de ce nouvel article sont compensées par le relèvement à due concurrence des droits prévus aux articles 575 et 575 A du Code général des Impôts.

7^o Les charges pour les collectivités territoriales qui résulteraient de l'application de la présente loi sont compensées par le relèvement à due concurrence de la dotation générale de décentralisation, et corrélativement pour l'État, par le relèvement à due concurrence de la taxe visée aux articles 266 sexies et 266 terdecies du code des douanes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter le recours aux modes de déplacement doux et à l'intermodalité, cet amendement a pour objet de permettre à l'employeur de rembourser à ses salariés cyclistes le coût annuel d'entretien d'un vélo, sur la base d'une indemnité kilométrique qui ne pourrait être inférieure à un montant fixé par décret et qui pourrait se cumuler avec un crédit d'impôt sur le revenu d'un montant également fixé par décret destiné à couvrir le coût d'entretien d'un vélo et à récompenser l'effort que représente le recours à un tel mode de déplacement.

En Belgique, ce système existe depuis 1997 et semble avoir une influence positive sur l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail car en l'absence d'indemnité vélo, 71,4% des travailleurs utilisent la voiture pour ces déplacements et 6,7% le vélo. Lorsqu'il existe une mesure incitative pour les vélos, l'utilisation de la voiture chute à 64,7% et celle du vélo s'élève à 9,8%, soit une hausse de près de 46%.

Il est donc proposé de s'inspirer de ce modèle et, pour prendre en compte la réalité des déplacements en zone urbaine et périurbaine, de permettre ce remboursement y compris si le déplacement cycliste se fait en complément d'un autre mode de déplacement peu polluant comme l'utilisation des transports en commun, pour les trajets domicile-travail comme pour les déplacements professionnels.

Afin de promouvoir ces bonnes pratiques qui contribueront à diminuer la pollution urbaine et qui bénéficieront à la bonne condition physique des salariés, diminuant d'autant les maladies liées à la sédentarité qui ont un coût pour notre système de santé publique, le dispositif proposé cumule indemnité kilométrique et crédit d'impôt, ce qui aura également pour effet de ne faire porter sur les finances publiques que la part incitative du dispositif. La fixation des indemnités kilométriques, qui pourront être demandées dans une démarche d'intermodalité par les salariés bénéficiant de la prise en charge de la moitié du remboursement de l'abonnement de transports en commun, négociables par convention salariale établissant les règles de contrôle de l'employeur, ne pourra être inférieure à un montant fixé par décret, ce qui garantit aux salariés un niveau de remboursement incitatif.

Enfin, le Gouvernement pourra prendre par ordonnance la modification des articles législatifs à mettre en cohérence avec cette disposition.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 675

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

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

1° Pour mieux lutter contre les accidents de la route causés par une lacune du champ de vision arrière, latéral et avant des conducteurs de poids lourds, dans le chapitre VI du titre 1^{er} du livre III du code de la route est inséré un article L.316 ainsi rédigé:

2° « Art. L.316.- Les véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes en circulation, y compris ceux dont la date d'immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2000, devront comporter des équipements permettant de neutraliser les « angles morts » situés à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule. Ils devront par ailleurs comporter à l'arrière la mention « cyclistes DANGER: ne doublez pas par la droite ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objet de rendre obligatoire, pour les véhicules de gros gabarit immatriculés avant le 1^{er} janvier 2000, l'installation d'équipements supplémentaires destinés à neutraliser l'angle mort arrière, latéral et avant que ceux-ci comportent. La loi va ainsi au-delà de la transposition actuelle de la directive européenne 2007/38/CE qui ne fait cette obligation qu'aux véhicules immatriculés à compter du 1^{er} janvier 2000. Il s'agit donc d'une mesure de mise en cohérence, destinée à réduire le nombre de décès dûs à ces angles morts, en

appliquant ces dispositions à tous les véhicules de gros gabarit en circulation, compte-tenu du fait que le parc de poids lourds en circulation est âgé en moyenne de 20 ans. En complément de cette disposition, il est également proposé de rendre obligatoire, à l'arrière de ces véhicules, la mention « cyclistes DANGER: ne doublez pas par la droite ».

CD 676 RECT.

ASSEMBLÉE NATIONALE

**PROJET DE LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR
L'ENVIRONNEMENT (n° 2176)**

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

1° En vertu de la directive européenne 2009/47/CE du Conseil en date du 5 mai 2009, modifiant la directive européenne 2006/112/CE du Conseil relative aux taux réduits de taxe sur la valeur ajoutée, le code général des impôts est ainsi modifié:

2° Après le a) *ter* de l'article 279 du Code général des impôts, il est inséré un a *quater*) ainsi rédigé:

« a *quater*) A la prestation de petits services de réparation des bicyclettes ».

3° La mise en place de cette TVA réduite sera expérimentée, en vertu de l'article 37-1 de la Constitution, dès le premier jour du troisième mois suivant la date de publication de la présente loi, pour une période et dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État. Les résultats de cette expérimentation seront publiés par la remise d'un rapport au Parlement par le Ministère compétent à l'issue du délai d'expérimentation. Si les résultats de l'expérimentation sont concluants, ce dispositif aura vocation à être pérennisé.

3° Les pertes de recettes pour l'État qui résulteraient de l'application de ce nouvel article sont compensées par le relèvement à due concurrence des droits prévus aux articles 575 et 575 A du Code général des Impôts.

4° Les charges pour les collectivités territoriales qui résulteraient de l'application de la présente loi sont compensées par le relèvement à due concurrence de la dotation générale de décentralisation, et corrélativement pour l'État, par le relèvement à due concurrence de la taxe visée aux articles 266 sexies et 266 terdecies du code des douanes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter le recours aux modes de déplacement doux et à l'intermodalité, cet amendement a pour objet de permettre d'appliquer un taux réduit de TVA aux petits services de réparation de bicyclette, comme l'autorise la directive européenne 2009/47/CE du Conseil du 5 mai 2009 modifiant la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006, actuellement mise en oeuvre dans plusieurs pays européens. Cette mesure constituerait un levier supplémentaire d'incitation à l'usage du vélo, à la fois parce que le cycliste pourrait faire réparer à des coûts moindres son mode de déplacement écologique, et aussi parce que cette disposition permettrait aux magasins de cycles de se maintenir en centre-ville, au plus près de l'utilisateur, en favorisant le développement de leurs activités de services (atelier réparation, marquage antivol, révision, gardiennage de vélos...). Rien ne s'oppose, du point de vue juridique et européen, à la mise en oeuvre immédiate de cette mesure porteuse d'emplois « verts » que souhaite favoriser le Grenelle de l'environnement, son coût étant limité pour l'État car chaque État membre peut appliquer cette TVA réduite à l'un des secteurs à forte intensité de main d'oeuvre définis dans l'annexe de la directive sans être contraint d'appliquer celle-ci à l'intégralité des secteurs cités. La proposition d'expérimenter ce dispositif vise en outre à en vérifier les bienfaits sur la création d'emplois avant d'envisager sa pérennisation.

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

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

« L'article L3261-2 du code du travail est ainsi modifié:

1° Après le premier alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé:

Dans une démarche de promotion de l'intermodalité des déplacements peu polluants, l'employeur prend en charge, à son initiative ou sur demande du salarié, dans des conditions fixées par décret, les dépenses de location de vélos en libre service visé au premier alinéa pour ses salariés utilisant un tel mode de déplacement pour effectuer tout ou partie du trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail ou tout ou partie de leurs déplacements professionnels, y compris si ce mode de déplacement constitue un complément au recours aux modes de transports en commun ou à la marche dans la composition dudit trajet. Sont donc éligibles les salariés dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans une zone couverte par un système public de location de vélos en libre service.

3° La prise en charge des dépenses au-delà du seuil défini au 1° ouvre droit, pour les employeurs personnes morales, à un crédit d'impôt sur les sociétés du même montant et pour les employeurs personnes physiques à un crédit d'impôt sur le revenu du même montant, dans des conditions définies par décret.

4° Le Gouvernement peut modifier par ordonnance les textes de nature législative affectés par ces dispositions afin de les mettre en cohérence avec celle-ci.

5° Les pertes de recettes pour l'État qui résulteraient de l'application de ce nouvel article sont compensées par le relèvement à due concurrence des droits prévus aux articles 575 et 575 A du Code général des Impôts.

6° Les charges pour les collectivités territoriales qui résulteraient de l'application de la présente loi sont compensées par le relèvement à due concurrence de la dotation générale de décentralisation, et corrélativement pour l'État, par le relèvement à due concurrence de la taxe visée aux articles 266 sexies et 266 terdecies du code des douanes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter le recours aux modes de déplacement doux et à l'intermodalité, cet amendement a pour objet de clarifier l'application de la prise en charge par l'employeur du coût de l'abonnement annuel à un système public de location de vélos en libre service de ses salariés cyclistes. Aujourd'hui, cette prise en charge est obligatoire à hauteur de 50% du coût de cet abonnement, dans la même limite que le montant maximal remboursable en matière de frais de carburants (200€).

Compte-tenu du faible coût de la plupart de ces abonnements qui représentent en moyenne une trentaine d'euros annuels, cet amendement permet à l'employeur de prendre en charge la totalité de ce coût, y compris si le recours à ce mode de déplacement se fait en complément d'un autre mode de déplacement peu polluant comme l'utilisation des transports en commun, pour les trajets domicile-travail comme pour les déplacements professionnels.

Dans ce cas, le remboursement de la part complémentaire de l'abonnement au-dessus des 50% actuellement obligatoires est déductible de l'impôt sur les sociétés si l'employeur est personne morale, et de l'impôt sur le revenu si l'employeur est personne physique. Le Gouvernement peut prendre par ordonnance la modification des articles législatifs à mettre en cohérence avec cette disposition.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CD 678

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

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

AMENDEMENT

présenté par

M. Philippe Goujon

Député

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

« L'article L3261-2 du code du travail est ainsi modifié:

Après le premier alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé:

1° Dans une démarche de promotion de l'intermodalité des déplacements peu polluants, l'employeur peut prendre en charge, à son initiative ou sur demande du salarié, à ses frais et dans des conditions fixées par décret, les dépenses de location de vélos en libre service visé au premier alinéa pour ses salariés utilisant un tel mode de déplacement pour effectuer tout ou partie du trajet séparant leur domicile de leur lieu de travail ou tout ou partie de leurs déplacements professionnels, y compris si ce mode de déplacement constitue un complément au recours aux modes de transports en commun ou à la marche dans la composition dudit trajet. Sont donc éligibles les salariés dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans une zone couverte par un système public de location de vélos en libre service.

2° Le Gouvernement peut modifier par ordonnance les textes de nature législative affectés par ces dispositions afin de les mettre en cohérence avec celle-ci.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin d'inciter le recours aux modes de déplacement doux et à l'intermodalité, cet amendement a pour objet de clarifier l'application de la prise en charge par l'employeur du coût de l'abonnement annuel à un système public de location de vélos en libre service de ses salariés cyclistes. Aujourd'hui, cette prise en charge est obligatoire à hauteur de 50% du coût de cet abonnement, dans la même limite que le montant maximal remboursable en matière de frais de carburants (200€) et ne peut être cumulée avec le remboursement de l'abonnement de transports en commun. Compte-tenu du faible coût de la plupart de ces abonnements qui représentent en moyenne une trentaine d'euros annuels, cet amendement permet à l'employeur de prendre en charge la totalité de ce coût, y compris si le recours à ce mode de déplacement se fait en complément d'un autre mode de déplacement peu polluant comme l'utilisation des transports en commun, pour les trajets domicile-travail comme pour les déplacements professionnels. Dans ce cas, cette prise en charge se fera aux frais de l'employeur. Le Gouvernement peut prendre par ordonnance la modification des articles législatifs à mettre en cohérence avec cette disposition.

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

AMENDEMENT

Présenté par François Pupponi et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

« Dans le cadre du Plan Espoir-Banlieue, quatre projets spécifiques sont identifiés en Île-de-France : le raccordement RER du Barreau de Gonesse, la Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-sec, le débranchement du tram-train T4, le tram-train Massy/Evry. Hors Île-de-France, les projets de transport sont les trente-sept projets retenus pour désenclaver les zones urbaines sensibles. La réalisation de ces projets est essentielle pour désenclaver les quartiers en difficulté concernés. »

EXPOSE SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de préciser les projets identifiés en et hors Île-de-France, dans le cadre du Plan Espoir-Banlieue, et de rappeler ainsi la nécessité d'accélérer le désenclavement des quartiers concernés. En effet, le développement durable se construit dans ses dimensions tant environnementale, qu'économique et sociale. Les projets de transport en commun répondent au souci environnemental de diminuer l'usage de la voiture et au souci économique de favoriser la mobilité sur le territoire, notamment entre les lieux d'habitation et les lieux d'emplois. Ils doivent également répondre à l'objectif social de favoriser la mobilité et l'accessibilité aux pôles d'emplois des populations les plus fragiles, souvent non motorisées.

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

AMENDEMENT

Présenté par François Pupponi et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 16

« Tout projet de transport en commun développé à l'échelle métropolitaine doit intégrer comme objectif essentiel, dans un souci de développement social durable, le désenclavement des quartiers défavorisés. »

EXPOSE SOMMAIRE

Le développement durable se construit dans ses dimensions tant environnementale, qu'économique et sociale.

Les projets de transport en commun répondent au souci environnemental de diminuer l'usage de la voiture et au souci économique de favoriser la mobilité sur le territoire, notamment entre les lieux d'habitation et les lieux d'emplois.

Ils doivent également répondre à l'objectif social de favoriser la mobilité et l'accessibilité aux pôles d'emplois des populations les plus fragiles, souvent non motorisées.

C'est l'objet du présent amendement.

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

Amendement

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

ARTICLE 16

À l'alinéa 10, substituer aux mots :

« complété par un IV ainsi rédigé »,

les mots :

« ainsi modifié ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

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

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

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

Article 16 bis

À l'alinéa 1, supprimer les mots : « pour une durée de deux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

Amendement

présenté par

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

Article additionnel après l'article 19 bis

I- « CHAPITRE I bis : Mesures relatives à la décentralisation du stationnement

I « « L'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales est ainsi complété :

« Ces permis ne peuvent être donnés pour l'exécution du service public du stationnement prévu à l'article L. 2225-1.

II « Après l'article L. 2224-35 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V : service public du stationnement

Article L. 2225-1 : Les communes et les EPCI organisent le service public du stationnement. Cette compétence s'exerce sans préjudice des pouvoirs des autorités de police pour réglementer la circulation et le stationnement.

Article L. 2225-2 : l'exploitation du service public du stationnement peut être confiée à un tiers choisi dans le respect des principes de liberté d'accès, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures.

Article L. 2225-3 : Les communes et les EPCI établissent un règlement définissant les prestations assurées par le service du stationnement ainsi que les obligations respectives de l'exploitant et des usagers.

III « I. L'article L. 2331-4 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots suivants :

« 2° le produit de la redevance de stationnement ainsi que le produit des sanctions pécuniaires appliquées dans le cadre du service public du stationnement à l'utilisateur ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule »

« II. Dans le chapitre III du titre III du Livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales , la section 12 est ainsi rédigée :

« Section 12 : redevance de stationnement

Article L. 2333-87 : les communes et les EPCI, visées à l'article L. 2225-1, peuvent établir une redevance en contrepartie du service public du stationnement.

Le tarif de la redevance peut être modulé en fonction de la zone, de la durée du stationnement, des catégories d'usagers et de véhicules.

Article L. 2333-88 : La redevance est payée par l'usager du service conformément au règlement du service, au plus tard à l'issue du stationnement. Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut établir qu'il n'est pas l'usager. Il révèle l'identité de ce dernier et lui transmet la demande de paiement, à moins d'apporter la preuve qu'il est dans l'impossibilité de l'identifier.

Le paiement tardif de la redevance donne lieu au versement d'intérêts de retard et, le cas échéant, de frais de recouvrement.

La redevance est recouvrée par la collectivité qui organise le service public du stationnement ou par la personne qu'elle a chargée de l'exploitation du service.

Article L. 2333-89 : Au-delà d'un délai déterminé, l'absence ou l'insuffisance de paiement de la redevance donne lieu à l'application d'une sanction pécuniaire à l'usager.

L'État est compétent pour appliquer cette sanction. Les collectivités qui organisent le service public du stationnement peuvent décider d'exercer cette compétence en lieu et place de l'État.

L'autorité compétente pour appliquer la sanction fixe le délai au-delà duquel elle s'applique. Elle en détermine le montant qui ne peut excéder celui des amendes prévues par les contraventions de police. Elle veille à sa mise en recouvrement.

Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

Article L. 2333-90 : L'autorité compétente pour appliquer la sanction peut accorder, par voie de transaction, une atténuation de la somme au titre de l'article L. 2333-89 qu'en contrepartie l'usager acquitte immédiatement ainsi que la redevance de stationnement augmentée des intérêts de retard et des frais de recouvrement.

Article L. 2333-91 : Une sanction pécuniaire est appliquée au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule qui ne révèle pas l'identité de l'usager du service du stationnement sans apporter la preuve qu'il est dans l'impossibilité de l'identifier. Dans le cas où la redevance a été payée, la sanction pécuniaire n'est pas appliquée.

L'autorité compétente pour appliquer la sanction au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est la même que celle qui est compétente pour appliquer la sanction à l'usager du service.

Article L. 2333-92 : Les recours contre les sommes dues au titre du stationnement payant n'ont pas d'effet suspensif.

« III. L'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Le comité des finances locales est également compétent pour répartir le produit des sanctions pécuniaires visées aux articles L. 2333-89 et L. 2333.91, dans le cas où elles ont été appliquées par l'État. Le produit de ces sanctions est prélevé sur les

recettes de l'État après déduction de frais de gestion correspondant aux coûts qu'il exposés ».

IV « I. Le 3° du II de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots suivants : « organisation du service public du stationnement »

« II. Au b) du 2° du I de l'article L. 5215-20 du code général des collectivités territoriales, ainsi qu'au 12° du I de l'article L. 5215-20-1 du même code, les mots « parcs de stationnement » sont remplacés par « organisation du service public du stationnement » ;

« III. Le 2° du I. de l'article L. 5216-5 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots suivants : « organisation du service public du stationnement » ;

« Au 1° du II de l'article L. 5216-5 du code général des collectivités territoriales, les mots « création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire » sont supprimés.

V « I. L'article L. 130-4 du code de la route est complété par les mots suivants : « 13° les agents des exploitants du service public du stationnement, agréés par le procureur de la République, pour les seules contraventions aux règles de l'arrêt et du stationnement ».

« II. Le début du 1^{er} alinéa de l'article L. 332-1 du code de la route est ainsi rédigé : « Lorsqu'une amende majorée forfaitaire a été émise, ou lorsqu'une sanction pécuniaire pour absence ou insuffisance de paiement de la redevance de stationnement a été appliquée, le comptable... »

« III. La 1^{ère} phrase du 3^{ème} alinéa de l'article L. 322-1 du code de la route est ainsi rédigée : « Elle est levée par le paiement de l'amende forfaitaire majorée ou de la sanction pécuniaire pour absence ou insuffisance de paiement de la redevance de stationnement. »

« IV. Le I. de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par les mots suivants : « 11° Aux agents des communes et des EPCI qui organisent le service public du stationnement, dès lors que ces informations ont pour seul but d'identifier les personnes qui doivent la redevance de stationnement au titre de l'article L. 2333-88 du code général des collectivités territoriales. »

II. - 1. - Les éventuelles pertes de recettes résultant pour les collectivités territoriales du dispositif ci-dessus sont compensées à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

2. - Les pertes de recettes résultant pour l'État du dispositif ci-dessus sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à mettre en place la décentralisation des amendes de stationnement payant, afin :

d'une part, de conférer une plénitude de compétence en matière de stationnement et d'occupation/partage de la voirie, donc d'organisation de la mobilité urbaine, aux

collectivités territoriales, en suscitant la création de services publics du stationnement de voirie,

d'autre part de doter les transports en commun en site propre, notamment, d'une ressource nouvelle immédiatement disponible (plusieurs centaines de millions, sans augmentation du prix du stationnement payant de surface), susceptible d'accélérer, dans un premier temps, la réalisation de projets déjà étudiés.

Cet amendement repose, et c'est une des innovations du dispositif par rapport à des versions antérieures (notamment la proposition de loi de Christian Philip), sur le volontariat des collectivités locales, conformément au principe constitutionnel de libre administration, et pour garantir les intérêts financiers des collectivités locales qui pourraient craindre une perte de recettes du fait de la décentralisation, par comparaison avec le système national actuel.

La mise en œuvre de ce dispositif nécessitera, de la part du pouvoir réglementaire et du comité des finances locales, des dispositions transitoires.

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

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

Article additionnel après l'article 19 bis

« Dans les six mois suivants l'adoption de la loi n° du portant engagement national pour l'environnement, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la dépenalisation des amendes de stationnement payant. Il comparera notamment le montant des recettes de TVA que l'État pourrait attendre de la création d'une redevance de service public de stationnement au regard du produit des amendes de stationnement payant qu'il recouvre actuellement. »

Exposé sommaire

L'État ne conserve que les recettes des amendements forfaitaires majorées (33 euros), les recettes des amendes forfaitaires payées spontanément par les contrevenants (11 euros) étant réparties entre les collectivités locales. Seulement environ 35% de ces amendes sont effectivement recouverts, le produit est estimé entre 56 et 67 M€. On peut envisager que l'État puisse attendre bien d'avantage des recettes de TVA auquel serait soumise la redevance de stationnement.

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

Amendement

présenté par

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

Article additionnel après l'article 19 bis

« Dans les six mois suivants l'adoption de la loi n° du portant engagement national pour l'environnement, le Gouvernement remet au Parlement un rapport faisant le bilan des effets de la dépenalisation des amendes de stationnement payant et de la décongestion des centres-villes qu'elle entraînera sur l'environnement d'une part et sur l'aménagement urbain d'autre part ».

Exposé sommaire

Cet amendement se justifie par son texte même.

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

Amendement

présenté par

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

Article 19

Substituer à l'alinéa 2, les trois alinéas suivants :

« Peuvent bénéficier du label « autopartage », les véhicules exploités par les personnes morales se livrant à l'activité d'autopartage dans le respect de conditions définies par décret en Conseil d'État.

Il est décerné par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de mobilité durable et les communes.

Ce décret précise les conditions de délivrance du label par les collectivités locales. »

Exposé sommaire

Cet amendement précise que le label autopartage est décerné par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de mobilité durable et les communes, sur la base d'un cahier des charges établi par décret. Il s'agit de garantir une homogénéité des conditions d'usage et d'attribution du label, qui seront définies au niveau national tout en laissant de la souplesse aux collectivités locales, qui seront en mesure d'octroyer ce label aux opérateurs en tenant compte des spécificités locales.

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

présenté par

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

Article 19

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. dans le 4° de l'article 28-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots « mobilité réduite », insérer les mots « la création de schémas de développement des transports à la demande ».

« V. Le label « service de covoiturage » fait l'objet d'une norme définie par décret et d'un label attribué à tous les services respectant celle-ci. »

Exposé sommaire

Il s'agit par cet amendement de tenir compte des besoins spécifiques des territoires à faible densité de population, et où des lignes de transport en commun en site propre ne sauraient être créées.

Cet article se contente de définir l'autopartage, ce qui était indispensable, sans en encourager la mise en œuvre, ou celle d'autres catégories d'usages durables de la voiture individuelle, comme le covoiturage.

Cet amendement propose d'intégrer optionnellement dans les plans de déplacements urbains et de susciter la création, en particulier au-niveau intercommunal, de schémas locaux de développement des transports à la demande, qui incluent le covoiturage, l'autopartage lorsque la formule est pertinente, en particulier pour rabattre les voyageurs ne disposant soit que de leur voiture particulière, soit d'aucun mode de transport, vers les gares routières et TER, vers les commerces et les principales administrations...

En outre, il prévoit la création par décret d'une norme pour les services de covoiturage, qui reposent aujourd'hui sur un grand nombre de sites internet, qui ne bénéficient ni d'un cahier des charges normalisé, ni d'une charte qualité.

Projet de loi Engagement nationale pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

Annick Lepetit et les membres du groupe SRC

ARTICLE 19

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Des emplacements sont réservés aux véhicules bénéficiant du label
« autopartage » »

Exposé sommaire

Pour que les services d'autopartage puissent se développer, des places de stationnement devront leur être réservées.

Projet de loi Engagement nationale pour l'environnement (N° 1965)

Amendement

présenté par

Annick Lepetit et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL APRES ARTICLE 19

« Dans le cadre des campagnes nationales de prévention consacrées à la sécurité routière, au moins une de ces campagnes est consacrée à l'amélioration des conditions de partage de l'espace de circulation, notamment autour des nouvelles mesures instaurées par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 apporte un certains nombre de changements importants dans la manière dont les usagers vont désormais se répartir l'espace public. Il est cependant nécessaire d'informer la population sur ces nouveautés, telle que l'apparition des double-sens cyclables sur les chaussées à sens unique, afin d'éviter que leur méconnaissance au moment de leur mise en place ne soit à l'origine d'accidents facilement évitables. Consacrer l'une des campagnes nationales de sécurité routière à ce sujet pourrait y participer.

Projet de loi Engagement nationale pour l'environnement (N° 1965)**Amendement**

présenté par

Annick Lepetit et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 19

« A partir du 1^{er} janvier 2012, les licences de taxi ne sont délivrées que pour l'exploitation de véhicules « propres » émettant peu de gaz à effet de serre.

Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de respecter l'engagement pris par la France, à l'article 2 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005, de diminuer par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, et conformément aux engagements pris dans le cadre européen, tous les acteurs, et en particulier ceux de la route, doivent participer à la réduction des émissions.

Certaines collectivités locales ont déjà pris des initiatives allant dans ce sens. La Ville de Paris accorde par exemple une subvention de 3.000€ pour l'achat d'un taxi hybride dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas un certain seuil. Par contre, l'absence de contrainte ou d'incitation à réduire la production de CO₂ est l'un des grands manques du « *Protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi* », signé le 28 mai 2008 entre le Ministère de l'Intérieur et plusieurs organisations représentatives de la profession.

Le présent amendement vise à responsabiliser les taxis en les poussant à utiliser des véhicules propres émettant peu de CO₂. Cette démarche participera également à la croissance de la demande pour ce type de véhicule et permettra le développement de la filière.

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

Amendement

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

« Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 1° de l'article L. 2333-64 est complété par les mots : « ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme » ;

2° Après le cinquième alinéa de l'article L. 2333-67, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les besoins financiers des collectivités pour la mise en place de politiques de la mobilité durable sont colossaux et la part du volet transport dans leurs budgets oscille entre 20 et 25 %.

Comme l'a proposé le comité opérationnel 7 sur les transports urbains et périurbains du Grenelle, en plus des aides annoncées qui seront apportées par l'État, il convient d'actionner d'autres leviers financiers.

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

Amendement

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Le troisième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« - 1% des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice a délibéré en faveur de la mise en œuvre d'une démarche de planification globale des déplacements telle que prévue à l'article 28 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs. Si le plan n'a pas été approuvé par l'autorité délibérante dans un délai maximum de quatre ans à compter de la date de cette délibération, le taux applicable à compter de la quatrième année est ramené à 0,55 % au plus ;

« - 1% des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants. »

Exposé sommaire

Cet amendement rehausse le taux plafond du versement transport à 1% pour les collectivités dont la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et qui ont délibéré en faveur de la mise en place d'un plan global concernant leurs déplacements destiné, notamment, à favoriser le développement de leurs transports en commun.

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

Présenté par

Philippe Plisson et les membres du groupe SRC

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Mesures en faveur du développement des transports deux roues non motorisés

I.- La section 6 du chapitre IV du titre II du livre II de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales est complétée par un article L. 2224-38 ainsi rédigé :

« *Art. L.224-38.* – Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences facultatives et sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de stationnement à l'usage des véhicules deux roues non motorisés.

« Elles peuvent déléguer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement urbain, aux autorités organisatrices des transports urbains mentionnées à l'article 27-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et, en Île de France, au Syndicat des transports d'Île-de-France.

« Elles peuvent gérer ce service en régie ou le déléguer dans les conditions d'objectivité, de transparence et de non-discrimination prévues par les articles L. 1411-1 à L. 1415-9.

II.- L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de stationnement à l'usage de véhicules deux roues non motorisés destinées à favoriser l'usage de véhicules non motorisés dans une logique de substitution au trafic automobile. »

III.- Après l'article L. 111-5-1 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés deux articles L. 111-5-4 et L. 111-5-5 ainsi rédigés :

« *Art. L. 111-5-4.* I.- Toute personne qui construit un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé, doit installer un équipement spécifique pour le stationnement des véhicules deux roues non motorisés.

« II.- Toute personne qui construit un bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés doit installer un équipement spécifique pour le stationnement de véhicules deux roues non motorisés.

« III.- L'obligation prévue aux I et II s'applique aux bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places visées au II selon la catégorie de bâtiments.

« Art L. 111-5-5. – Des équipements permettant le stationnement de véhicules deux roues non motorisés doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2015.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article. Il fixe les catégories de bâtiments soumis à cette obligation, le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation selon la catégorie de bâtiment, et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment.. »

IV.- Après l'article 24-3 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, il est inséré un article 24-6 ainsi rédigé :

« Art. 24-6.- Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement privatifs et n'est pas équipé d'installations spécifiques de stationnement de véhicules deux roues non motorisés, le syndic inscrit sur simple demande d'au moins un copropriétaire à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires la présentation d'un devis élaboré à cet effet, après une mise en concurrence de plusieurs prestataires.

« La décision d'accepter ce devis est acquise aux conditions de majorité prévues à l'article 25. »

V.- Après le n) de l'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 précitée est ajouté un o) ainsi rédigé :

o) L'installation d'équipements spécifiques pour le stationnement de véhicules deux roues non motorisés.

VI.- La section 2 du chapitre 1er du titre 1er du livre 1er du code de la construction et de l'habitation est complétée par une sous-section 5 ainsi rédigée :

« Sous-section 5

« Droit à équiper une place de stationnement d'une installation spécifique destinée au stationnement de véhicules 2 roues non motorisés

« Art. L. 111-6-6.- Le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement couvertes à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations spécifiques pour le stationnement de véhicules deux roues non motorisés, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

« Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire.

« Art. L. 111-6-7.- Les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements spécifiques destinés au stationnement de véhicules 2 roues non motorisés à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals font l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic."

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. » »

EXPOSE SOMMAIRE

Cet amendement vise à favoriser l'utilisation de véhicules deux roues non motorisés en promouvant l'installation d'équipements spécifiques à leur stationnement. Ces installations font défaut dans les bâtiments à usage d'habitation et à usage tertiaire

ainsi que sur le domaine public. La loi prévoit une obligation de construction de places de stationnement sans en préciser l'usage qui dans l'application sont souvent exclusivement destinées aux véhicules motorisés.

Des installations de ce type sont nécessaires pour favoriser l'utilisation de véhicules 2 roues non motorisés qui participent à la lutte contre les gaz à effet de serre, ainsi que pour éviter la prolifération de leur stationnement hétéroclite dans le paysage urbain.

Cet amendement reprend les dispositions de l'article 19 bis relatives à l'installation d'équipements dédiés à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

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

présenté par

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

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 20

« I. Après l'article L. 131-2 du code de la voirie routière, il est inséré un article nouveau ainsi rédigé :

« *Art. L. 131-2-1.-* L'usage des routes départementales est en principe gratuit.

« Toutefois, il peut être institué, à titre exceptionnel et temporaire, sur les routes départementales, lorsque le service rendu aux usagers le justifie, une redevance pour son usage. »

« La redevance est versée par les usagers ou certaines catégories d'entre eux »

« La perception de ladite redevance peut être décidée par délibération de la collectivité en vue d'assurer soit la couverture des charges de remboursement des emprunts garantis ou contractés par elles pour la construction ou le réaménagement de la route concernée, soit la couverture des charges d'exploitation et d'entretien, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire de service public qui assure l'exploitation de la voie. »

« La convention de délégation de service public par laquelle le Conseil général confie la construction, le réaménagement et l'exploitation d'une route départementale fixe les conditions dans lesquelles le délégataire est autorisé à percevoir la redevance prévue à l'article L. 131-2-1 en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par la collectivité, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien de l'ouvrage, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire de service public. »

« II. Après l'article L. 141-8 du code de la voirie routière, il est inséré un article nouveau ainsi rédigé :

« *Art. L. 141-8-1.-* L'usage des routes communales est en principe gratuit.

« Toutefois, il peut être institué, à titre exceptionnel et temporaire, sur les routes communales, lorsque le service rendu aux usagers le justifie, une redevance pour son usage. »

« La redevance est versée par les usagers ou certaines catégories d'entre eux »

« La perception de ladite redevance peut être décidée par délibération de la collectivité en vue d'assurer soit la couverture des charges de remboursement des emprunts garantis ou contractés par elles pour la construction ou le réaménagement de la route concernée, soit la couverture des charges d'exploitation et d'entretien, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire de service public qui assure l'exploitation de la voie. »

« La convention de délégation de service public par laquelle le Conseil municipal confie la construction, le réaménagement et l'exploitation d'une route communale fixe les conditions dans lesquelles le délégataire est autorisé à percevoir la redevance prévue à l'article L. 131-2-1 en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par la collectivité, l'exploitation et, éventuellement, l'entretien de l'ouvrage, ainsi que la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire de service public. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis la décentralisation d'environ 18.000 kilomètres de routes précédemment incluses dans le domaine public routier national et leur transfert dans le domaine public routier départemental, certains conseils généraux rencontrent les plus grandes difficultés financières pour procéder à des aménagements structurants de certaines de ces routes, en particulier les plus importantes d'entre-elles, dont la nature et les caractéristiques techniques les rapprochent substantiellement des routes express, certaines appartenant même à cette catégorie.

Or, certaines de ces routes départementales,

- empruntées dans une large proportion par des usagers en transit, qu'il s'agisse de poids lourds ou de véhicules légers,
- ou qui constituent un itinéraire de délestage d'autoroutes concédées,
- ou pour lesquelles existe -ou existera dans le cadre de l'aménagement à réaliser- une offre concurrentielle de transports collectifs performante,

pourraient supporter, pendant une certaine durée pré-définie, un péage, c'est-à-dire un partage du coût entre la puissance publique et l'utilisateur, la recette induite permettant de financer les travaux d'aménagement, réalisés en maîtrise d'ouvrage directe ou concédée.

En conséquence, cet amendement reconnaît aux collectivités territoriales – y compris aux communes, dont certaines sont propriétaires de voies express, notamment de périphériques- la qualité de délégataire de service public concernant l'aménagement des routes leur appartenant.

Il s'agit, en l'espèce, d'inscrire, après les articles L. 131-2 et L. 141-8 du code de la voirie routière, la possibilité pour les communes et les départements de mettre en concession des routes à comprendre dans la voirie départementale ou communale, et d'y instituer des péages. Ces nouvelles dispositions prévoient également la possibilité d'instaurer un péage différencié suivant les catégories d'usagers, ainsi qu'un « péage fictif », versé par la collectivité publique gestionnaire de la route.

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

Amendement

présenté par

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

Article 21

Substituer à la première phrase de l'alinéa 10, les deux phrases suivantes :

« Les modulations de péage sont fixées par les exploitants sur proposition de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, de sorte qu'elles permettent une gestion coordonnée des trafics à une large échelle. Un décret en Conseil d'État précise les conditions dans lesquelles l'Agence de financement des infrastructures de transport de France formule ses propositions et dans quelles conditions les exploitants sont tenus de les mettre en œuvre. »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à ce que les modulations de péage soient fixées par les exploitants sur proposition de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, de sorte qu'elles permettent une gestion coordonnée des trafics à une large échelle.

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

Amendement

présenté par

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

Article 21

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Les modulations de péages font l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales compétentes en matière de voirie et de transport. »

Exposé sommaire

Les modulations de péages autoroutiers se traduiront par des reports de trafic sur des voiries nationales, départementales ou de compétence intercommunale. Ceci justifie une définition en concertation pour que des mesures d'accompagnement correspondantes puissent être mises en place.

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

Amendement

présenté par

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

Article 21

Compléter la première phrase de l'alinéa 11 par les mots :

« , ainsi que du degré de dommages qu'il occasionne aux routes au sens de l'annexe IV de la directive ».

Exposé sommaire

Cet article a pour objet de transposer la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Cette directive donne la possibilité de calculer la modulation du péage en fonction des dommages causés à la route. Il est important de les reprendre dans le texte pour permettre de subvenir aux besoins d'entretien à venir.

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

Amendement

présenté par

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

Article 21

Après la première phrase de l'alinéa 13, insérer la phrase suivante :

« Ils peuvent également être modulés à la hausse dans les zones de montagne et les espaces écologiques sensibles. »

Exposé sommaire

Il s'agit de porter une attention particulière aux zones de montagnes et aux autres zones sensibles en aménageant la possibilité de moduler les péages à la hausse pour ces zones particulières.

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

présenté par

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

Article 21

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« V- Au plus tard le 1^{er} janvier 2012, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, une majoration est appliquée aux péages, au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

Exposé sommaire

La transposition de la directive « Eurovignette » (qui fait l'objet de l'engagement Grenelle n°45) implique d'appliquer des majorations de péage en zones sensibles (augmentation permanente du péage en fonction du lieu). Cela permettrait de financer des projets d'infrastructures alternatifs à la route pour les massifs alpins et pyrénéens. Et de prendre en compte la surexposition des zones de montagne aux dommages environnementaux issus du transport routier de marchandises. Le projet de tunnel Lyon-Turin justifie entièrement la mise en place d'une telle tarification, et ce d'autant plus que la taxe kilométrique ne s'applique pas sur le réseau routier concédé. Quant à l'affectation des recettes, prévues par la Directive, elle se ferait sur le même principe et en cohérence avec le principe d'une affectation adoptée pour la taxe kilométrique.