

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

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

# Compte rendu

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

– Suite de l'examen du titre premier du projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (n° 955) (*M. Christian Jacob, rapporteur*)... 2

Mercredi

24 septembre 2008

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 80

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence  
de M. Serge Poignant**  
*Vice-Président*  
*puis*  
**de M. Patrick Ollier**  
*Président*



La Commission a poursuivi l'examen, sur le rapport de M. Christian Jacob, le titre I du **projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (n° 955)**.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

**Article 9 (suite) : Principes de la politique des transports**

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à favoriser le développement de nouvelles chaînes logistiques de développement durable en faisant émerger des solutions innovantes de plateformes multimodales.

**M. Christian Jacob, Rapporteur.** Je suis favorable à cet amendement à condition d'en ôter la parenthèse mentionnant les « combinés multimodaux ».

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Il serait également bienvenu de remplacer « dioxyde de carbone » par « gaz à effet de serre ».

**M. le Rapporteur.** En effet.

La Commission *adopte* cet amendement ainsi *modifié*.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à donner la priorité à la modernisation de la SNCF en lui permettant de consacrer le plus de moyens possibles à cet objectif.

**M. André Chassaigne.** C'est un amendement anti-racket.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à ce qu'un débat et un vote aient lieu au Parlement au début de chaque législature sur la politique de réduction des pollutions et des nuisances. Le premier est signé par M. Daniel Paul et le second par M. Yanick Paternotte.

**M. André Chassaigne.** Le premier amendement est défendu.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Le second amendement, qui est dans l'esprit du premier, demande la mise en place d'une évaluation en la matière.

**M. le Rapporteur.** Je suis favorable à cet amendement.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Paternotte, et l'amendement de M. Daniel Paul n'a plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul visant à mettre en oeuvre le développement multimodal et intégré des transports.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte visant à prendre en compte le problème de la pollution sonore ou chimique dans la politique de développement des transports en appliquant le principe pollueur-payeur.

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

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte visant à ce que toute politique en matière de transports prenne en compte l'intérêt des riverains.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à fixer les critères selon lesquels les infrastructures devront être choisies ainsi que les règles qui permettront d'arbitrer entre les différents projets qui seront arrêtés dans le cadre du schéma national prévu par l'article 15 du projet.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à créer les conditions d'un financement pérenne des infrastructures de transport en complément des ressources actuelles de l'AFITF.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour prévoyant la création d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur énergétique.

Puis elle *adopte* l'article 9 ainsi *modifié*.

## **Après l'article 9**

La Commission examine un amendement de MM. Ollier et Jacob tendant à clarifier les principes de financement de l'AFITF et à en préciser les missions ainsi que la composition de son conseil d'administration.

La Commission *adopte* cet amendement.

## **Article 10 : Transport de marchandises**

La Commission est saisie d'un amendement de précision de M. Serge Poignant.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul visant à insérer les mots « répond de l'intérêt général et » après le mot « cabotage » dans la première phrase de l'alinéa 1.

**M. André Chassaigne.** Cet amendement est défendu.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement, la notion d'intérêt général étant très complexe à définir.

La Commission *rejette* cet amendement ainsi que deux amendements de M. Yves Cochet et M. Jean Dionis du Séjour ayant le même objet.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à discussion commune et visant à mieux souligner l'importance du développement fluvial. Le premier est signé par M. le rapporteur, le second par Mme Françoise Branget.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur, l'amendement de Mme Françoise Branget n'ayant plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de cohérence de M. le rapporteur.

La Commission *adopte* cet amendement, deux amendements de M. Antoine Herth devenant sans objet.

La Commission est saisie de trois amendements de M. Jérôme Bignon, M. Yves Cochet et M. Jean Dionis du Séjour visant à orienter l'action publique et les dispositifs incitatifs vers les modes de transports les plus durables en fixant un objectif d'évolution du non routier et du fret ferroviaire en particulier.

**M. le Rapporteur.** Je suis favorable à cet amendement à condition que les mots « du non routier » remplacent les mots « du fret ferroviaire » de manière à tenir compte du transport fluvial.

La Commission *adopte* cet amendement ainsi *modifié* rendant sans objet trois amendements, deux de M. Yves Cochet, un autre de M. Daniel Paul.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Dionis du Séjour visant à favoriser le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement car il est satisfait par celui que la Commission vient d'adopter.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Puisque mon amendement est satisfait, je tiens à préciser que je cosigne l'amendement précédent.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à faire de la modernisation du réseau ferroviaire existant une priorité.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Philippe Duron tendant à rénover sensiblement le réseau ferré.

**M. Philippe Duron.** Afin de rénover le réseau ferré, il faut prioriser l'investissement pour les cinq années à venir dans le cadre d'un contrat pluriannuel entre l'État et Réseau Ferré de France et en application des contrats de projets.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement et lui préfère mon amendement précédent.

**M. Philippe Duron.** Je *retire* mon amendement.

La Commission est saisie de quatre amendements, du rapporteur, de M. Philippe Duron, M. Daniel Paul et M. Antoine Herth pouvant être soumis à une discussion commune et visant à indiquer que c'est l'effort de l'État qui est primordial en matière de régénération du réseau ferroviaire.

**M. le Rapporteur.** La rédaction du projet pourrait laisser entendre que l'État n'agirait qu'en complément des programmes régionaux en matière de régénération du réseau ferroviaire. Or, mon amendement vise à rappeler que c'est bel et bien l'effort de l'État qui est primordial.

**M. Philippe Duron.** Mon amendement part du même constat et rappelle trois points fondamentaux : l'État se charge de la régénération du réseau ; l'effort financier doit être doublé ; enfin, les régions bénéficient de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité.

**M. Serge Poignant, président.** Je note que cet amendement tombe pour partie sous le couperet de l'article 40 de la Constitution.

**M. le Rapporteur.** En effet mais, pour le reste, il est assez comparable à celui que je propose.

**M. Philippe Duron.** Pas exactement puisque le mien prévoit que les régions peuvent anticiper l'effort de RFF.

**M. André Chassaing.** Il importe en effet de bien préciser que les régions n'ont pas la compétence première en matière d'entretien du réseau ferré. En outre, ce sont souvent les régions les plus pauvres qui devront procéder à de tels financements.

**M. François Brottes.** Je salue la volonté de clarification de M. le rapporteur, même si je doute que son amendement soit lui aussi compatible avec l'article 40 de la Constitution en raison de la phrase concernant « les moyens dévolus à l'État ». En outre, ne serait-il pas possible d'ajouter à la fin de la phrase « les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire », « et bénéficieront en contrepartie de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité » ?

**M. le Rapporteur.** Non, car cela entraînerait une perte de recettes pour l'État. J'ajoute que la phrase relative aux « moyens dévolus à l'État » figure dans le texte du Gouvernement. Enfin, j'ai déjà eu l'occasion de dire que priorité devait être accordée au réseau existant.

**M. Philippe Duron.** Je suis d'accord avec votre dernière proposition, mais un vrai problème de financement se pose alors que mon amendement permet d'anticiper les investissements de l'État.

**M. Daniel Fasquelle.** En matière de régénération du réseau, il me semble opportun d'insister sur l'électrification des lignes. Par ailleurs, l'État doit s'efforcer de maintenir des lignes interrégionales au lieu d'en abandonner parfois la gestion aux seules régions.

**M. François Brottes.** Je propose un sous-amendement à l'amendement de M. le rapporteur, visant à préciser que les régions « pourront bénéficier, en stricte contrepartie, de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité... »

**M. le Rapporteur.** En l'état, je suis défavorable à cette précision ; je suggère d'attendre la procédure prévue par l'article 88 du règlement.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur, les autres amendements en discussion n'ayant plus d'objet.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à assurer l'amélioration de la gestion et de la qualité du service de fret.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur, tendant à faire du transport combiné une alternative aux transports routiers sur longue distance, aux côtés des autoroutes ferroviaires.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Les autoroutes ferroviaires peuvent susciter quelques réserves.

**M. le Rapporteur.** Un amendement que je présenterai dans quelques instants demande précisément un audit de ces autoroutes ferroviaires.

**M. Martial Saddier.** Ces dernières doivent aussi être envisagées en tenant compte des obstacles naturels et sur de courtes distances.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, deux amendements, le premier de M. Daniel Paul, le second de M. Yves Cochet tendant à fixer pour objectif au développement des liaisons fluviales « le transfert de 2 millions de camions d'ici 2020, soit 50 % du trafic, et à terme l'intégralité ».

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à compléter le terme de « plateformes » par celui de « multimodales ».

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à préciser que les plateformes de fret devant faire l'objet d'un financement de 50 millions d'euros sont les plateformes de fret à grande vitesse.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement, qui restreint au fret à grande vitesse le financement prévu.

**M. Yanick Paternotte.** Je *retire* donc mon amendement, mais il serait important de donner un signal visible en faveur du fret à grande vitesse.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à réaliser un audit indépendant sur le fonctionnement et les résultats des autoroutes ferroviaires.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à préciser que la SNCF ne se retire pas du trafic des wagons isolés.

La Commission est saisie de trois amendements de M. Yanick Paternotte, pouvant être soumis à une discussion commune, tendant respectivement à citer explicitement l'exemple du projet CAREX, à prévoir le financement public des plateformes multimodales

CAREX ainsi qu'un cofinancement public pour la création des plateformes de fret à grande vitesse.

**M. Yanick Paternotte.** Des projets innovants tels que le projet CAREX sont cohérents avec le développement d'alternatives aux vols de nuit et au fret routier.

**M. le Rapporteur.** Citer explicitement CAREX revient en quelque sorte à citer le nom d'une marque dans la loi. Je suis donc défavorable au premier de ces amendements. Je serais prêt à accepter en revanche un amendement tendant à insérer plutôt les mots : « notamment en correspondance avec le mode aérien », que vous pourriez proposer dans le cadre de l'article 88.

**M. Yanick Paternotte.** Je *retire* donc cet amendement.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, les deux autres amendements ne sont pas recevables.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur tendant à supprimer la redevance que doit acquitter le transport de fret à Réseau ferré de France pour l'utilisation de l'énergie électrique.

**M. le Rapporteur.** La rédaction d'un amendement de M. Daniel Paul que nous allons examiner dans quelques instants me semble, à la réflexion, mieux adaptée aux fins que poursuit mon propre amendement, que je *retire* donc.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à supprimer la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction versée à RFF.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de précision de M. Yanick Paternotte.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à prévoir le versement par l'opérateur d'un supplément de péage pour le recours à une traction non électrique sur une ligne électrifiée.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à conditionner l'octroi et le maintien de la licence ferroviaire et du certificat de sécurité des opérateurs ferroviaires à l'engagement de l'usage de la traction électrique lorsque l'équipement de l'infrastructure le permet.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de précision rédactionnelle de Mme Françoise Branget.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à rappeler que la desserte multimodale des ports maritimes est indispensable à leur compétitivité.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Bernard Reynès tendant à mettre en œuvre dès 2009 une concertation sur le devenir des grandes concessions d'exploitation des fleuves, en particulier celle du Rhône.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à instaurer une contribution de l'État au financement du développement des capacités portuaires et des dessertes terrestres des ports.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à la mise à niveau de la ligne Paris-Rouen-Le Havre et au contournement ferroviaire nord de la région parisienne.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à inscrire dans la loi un plan d'« investissement dans les liaisons fluviales ».

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à encourager par des dotations budgétaires de l'État d'un montant de 80 millions d'euros la création de lignes d'autoroutes de la mer.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à supprimer les taxes instituées par les ports maritimes sur le transit d'unités fluvio-maritimes et à généraliser les opérations de dédouanement pendant des transports.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est satisfait par l'amendement relatif à la desserte multimodale des ports, qui vient d'être adopté.

**M. Serge Poignant, président.** L'amendement de Mme Branget n'a donc plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à instaurer des aides destinées à la modernisation des ports intérieurs, à la compétitivité de la manutention et aux embranchements fluviaux, ainsi que des incitations aux implantations en bord de voie d'eau.

**M. le Rapporteur.** Je propose que cet amendement soit réécrit lors d'une réunion dans le cadre de l'article 88.

L'amendement de Mme Branget est *retiré*.

La Commission *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet tendant à supprimer toute référence au canal Seine Nord Europe.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à engager d'ici à 2010 un programme supplémentaire de



2 500 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, comportant notamment les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges, ainsi que la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest.

La Commission est saisie de six amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune, présentés respectivement par Mme Françoise Branget, M. Antoine Herth, M. le rapporteur, M. Bernard Reynès, M. Daniel Paul et M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Michel Raison.** L'amendement de Mme Branget tend à la modernisation de tout le réseau fluvial dit « magistral ».

**M. le Rapporteur.** Il conviendrait que cet amendement fasse l'objet d'une nouvelle rédaction dans le cadre de l'article 88.

L'amendement de Mme Branget est *retiré*.

**M. Antoine Herth.** Mon amendement tend à privilégier les projets présentant un potentiel élevé de report modal.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement devrait être de nouveau déposé au titre de l'article 88.

**M. Antoine Herth.** Je *retire* donc mon amendement.

**M. le Rapporteur.** Mon amendement vise à la poursuite des études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle et à l'organisation d'un grand débat public d'ici à 2012. L'amendement de M. Reynès tendant à relancer dès 2009 la concertation sur les bassins Rhône et Saône serait satisfait par l'adoption de mon propre amendement.

**M. André Chassaing.** L'amendement de M. Paul tend notamment à accélérer les études concernant les liaisons Seine-Est et Seine-Nord.

**M. Serge Poignant, président.** Cet amendement serait satisfait par l'adoption de l'amendement de M. le rapporteur.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur. Les amendements de M. Reynès, de M. Chassaing et de M. Le Déaut n'ont plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à la modernisation du réseau navigable à grand gabarit.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de Mme Françoise Branget tendant à adapter le tirant d'air sous les ponts à la circulation fluviale de tous les bateaux ainsi qu'un amendement du même auteur concernant plusieurs projets fluviaux.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à poursuivre le maillage du réseau fluvial à grand gabarit.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à assurer un financement de l'État à Voies navigables de France.

**M. Serge Poignant, président.** En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

Un amendement de M. Yves Cochet prévoyant un plan d'investissement dans les liaisons fluviales est irrecevable.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur visant à donner à Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant l'affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

La Commission *rejette* trois amendements de M. Yves Cochet, tendant à brider les moteurs des véhicules, à prévoir la mise en place de mesures touchant les véhicules légers et à moduler les tarifs des péages autoroutiers.

La Commission est saisie de plusieurs amendements pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à notamment à préciser les modalités de mise en œuvre de la taxe kilométrique. Ces amendements sont respectivement présentés par M. Jean Dionis du Séjour, M. Daniel Paul, M. Yanick Paternotte, M. Jérôme Bignon, M. Yanick Paternotte, M. Daniel Paul, M. Yanick Paternotte, Mme Françoise Branget et M. Yves Cochet.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'objectif de diminuer les impacts environnementaux du transport de marchandises relève plutôt de la taxe carbone que d'une taxe kilométrique. Mais celle-ci a ses avantages, dont celui de s'appliquer également aux camions traversant notre territoire. En tout état de cause, son produit devra avant tout bénéficier à l'AFITF.

**M. André Chassaigne.** Notre amendement tend à ce que le produit de cette taxe finance prioritairement les alternatives à la route.

**M. Yanick Paternotte.** Un de mes amendements tend également à faire de l'AFITF le bénéficiaire de la taxe kilométrique. Un autre prévoit que cette taxe devra financer non seulement de nouvelles infrastructures, mais aussi la remise à niveau d'infrastructures anciennes ayant un fort impact sur l'environnement des riverains. Des centres-villes peuvent ainsi être traversés par des flots de poids lourds parce que l'État a négligé de boucler certains projets. Avant de créer de nouvelles infrastructures, il faut réparer les erreurs du passé.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à tous ces amendements, notamment parce que je présenterai un amendement tendant à affecter à l'AFITF une partie du produit de la taxe kilométrique. L'amendement de M. Dionis du Séjour est trop détaillé ; en outre, certaines des dispositions qu'il prévoit font actuellement l'objet d'une concertation. Celui de M. Daniel Paul est trop restrictif. Enfin, ceux de M. Paternotte sont satisfaits par un amendement que nous avons adopté précédemment et qui donne la priorité aux infrastructures existantes.

**M. Yanick Paternotte.** Cette taxe sur les poids lourds doit contribuer à réparer les dommages environnementaux causés par les infrastructures existantes. Aujourd'hui, l'administration de l'équipement refuse de tenir compte de ces impacts, et renvoie aux collectivités locales la responsabilité de les gérer. Il faut donc lancer un signal fort et appliquer le principe pollueur-payeur, d'autant que les poids lourds sont de grands émetteurs de carbone et d'oxydes d'azote.

**M. le Rapporteur.** L'AFITF est déjà en cessation de paiement. Elle ne pourra jamais financer la réparation des impacts environnementaux en zone urbaine en plus de la construction de nouvelles infrastructures et de l'entretien des anciennes.

**M. Yanick Paternotte.** L'État n'a plus les moyens de financer les projets environnementaux. Les collectivités locales sont prêtes à prendre leur part, mais elles ont besoin d'un cofinancement.

**M. François Brottes.** M. Paternotte soulève une vraie question, mais sa rédaction ne convient pas. Mieux vaudrait développer les missions de l'AFITF afin qu'elle ait la capacité d'agir dans le sens qu'il souhaite.

Par ailleurs, l'amendement que vous proposez, monsieur le rapporteur, pose un problème car il n'est désormais plus possible d'affecter les taxes. Le risque est que la plus grande partie du produit de la taxe kilométrique soit diluée dans le budget de l'État. Il serait sans doute préférable que l'AFITF la perçoive directement.

**M. Philippe Duron.** Selon l'amendement du rapporteur, seul le produit de la taxe résultant de la mise en œuvre de celle-ci sur le réseau routier national non concédé sera affecté à l'AFITF. Ainsi, l'argent généré par le passage de poids lourds sur des routes départementales, par exemple, sera reversé au budget de l'État. C'est d'autant plus regrettable que l'Agence finance également d'autres modes de transport que la route.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'Agence devrait percevoir directement le produit de la taxe, dont l'assiette ne devrait pas être limitée au réseau routier national non concédé.

**M. le Rapporteur.** Les sources de financement manquent pour élargir les missions de l'AFITF dans le sens voulu par M. Paternotte. Par ailleurs, je ne suis pas sûr que les statuts de l'Agence l'autorisent à percevoir directement la taxe. Nous pourrions toutefois revenir sur ce point lorsque la Commission se réunira dans le cadre de l'article 88. Mais, par précaution, j'ai fait adopter à l'article 2 un amendement qui prévoit que toutes les recettes fiscales ou non fiscales prévues par le Grenelle seraient affectées aux objectifs de la présente loi. Il répond aux préoccupations exprimées.

La Commission *rejette* ces amendements, ainsi qu'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à inclure les autoroutes non concédées dans l'assiette de la taxe kilométrique sur les poids lourds.

La Commission *adopte* ensuite deux amendements de M. le rapporteur, visant respectivement à inciter l'État à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement à la suite de la mise en place de la taxe poids lourds et à préciser que le produit de cette taxe issue du réseau national non concédé est affecté à l'AFITF.

Mme Chantal Berthelot *retire* un amendement tendant à exclure les collectivités d'outre-mer du champ d'application de la taxe kilométrique, le rapporteur jugeant que cette disposition spécifique à l'outre-mer trouverait une meilleure place à l'article 49.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaing incitant la France à demander une révision de la directive « eurovignette ».

Puis elle *adopte* l'article 10 ainsi *modifié*.

### **Après l'article 10**

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier portant article additionnel disposant que le transport par câble est un transport « vertueux ».

**M. Martial Saddier.** Avant de se développer dans les stations de sports d'hiver, le transport par câble est né en ville. En le négligeant aujourd'hui au profit du métro et du tramway, la France prend un retard considérable sur d'autres pays. Le coût du transport urbain par câble est pourtant beaucoup moins élevé. C'est en outre le mode de transport le plus sûr au monde et celui qui demande le moins d'énergie. Ce serait donc une faute grave que de ne pas l'évoquer dans ce projet de loi.

**M. François Brottes.** J'ajoute que ce mode de transport à l'avantage d'être peu consommateur de foncier et qu'il peut être autonome du point de vue énergétique. Il est donc promis à un grand avenir en milieu urbain.

**M. le Rapporteur.** Bien que doutant de l'opportunité de créer un article additionnel pour contenir une telle disposition, je suis favorable à l'amendement.

La Commission *adopte* cet amendement à l'unanimité.

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

À la demande du rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour *retire* un amendement prévoyant que les politiques de transports de voyageurs veillent à limiter la consommation des espaces agricoles et naturels.

La Commission *rejette* un amendement de M. Antoine Herth confiant à la région le soin de coordonner les actions de l'ensemble des autorités organisatrices de transport ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet prévoyant une coordination des parties prenantes à la politique des transports.

Elle *adopte* un amendement de M. Bernard Reynès tendant à étendre aux zones périurbaines la priorité accordée en matière d'infrastructures de transports collectifs de voyageurs.

Après avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* successivement deux amendements, l'un de M. Daniel Paul prévoyant l'établissement d'une cartographie des points noirs du réseau ferroviaire, l'autre de M. Yanick Paternotte visant à étendre au fret les dispositions de l'alinéa 3 relatives aux voyageurs.

Elle *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet supprimant une disposition du projet de loi sur la création de nouveaux aéroports.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour prévoyant la desserte d'Orly par le RER.

**M. Serge Poignant, président.** Cet amendement est irrecevable.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'enjeu est national. La RATP, en ne desservant pas l'aéroport d'Orly, contribue à augmenter considérablement le trafic des taxis. Il faut traiter le problème.

**M. le Rapporteur.** De toute façon, l'alinéa 4 de l'article 11 dispose que « la desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée ».

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte précisant que la lutte doit porter non seulement contre les nuisances sonores, mais aussi contre la pollution de l'air.

**M. le Rapporteur.** D'accord sur le principe, mais à l'alinéa suivant.

**M. Yanick Paternotte.** La maîtrise de l'urbanisme, mentionnée à l'alinéa 5, est aussi un instrument de lutte contre la pollution atmosphérique, citée dans les directives européennes. J'ajoute que ce n'est pas l'État qui finance l'insonorisation. Cela dit, je *retire* mon amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Didier Gonzales, précisant que le financement de l'insonorisation doit incomber aux pollueurs, c'est-à-dire aux compagnies aériennes.

La Commission *rejette* un amendement de M. Didier Gonzales prévoyant que l'État veille au financement des aides à l'insonorisation des habitations.

Un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à faire indemniser les riverains des aéroports par le budget de l'État est irrecevable au titre de l'article 40.

La Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à définir dans la loi la notion de couloir et de survol aériens, afin de faire respecter les normes fixées par l'ACNUSA, par le biais de sanctions infligées aux compagnies aériennes. Après un avis défavorable du rapporteur, qui explique que la limite fixée à 10 000 pieds n'est pas réaliste car les avions survolent Paris à 6 500 pieds, la Commission *rejette* cet amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul visant à interdire toute aide aux compagnies à bas coûts.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à réduire les nuisances au voisinage des aéroports.

La Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte visant à circonscrire l'objectif à la lutte contre le bruit.

**M. Yanick Paternotte.** Le but est d'éviter que les pilotes ne prennent des raccourcis uniquement pour toucher des primes d'économie de kérosène.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable car les pilotes ne se comportent pas ainsi.

**M. Yanick Paternotte.** Vous devriez demander à des représentants du syndicat des pilotes, et vous verrez que ce qu'on vous dit est faux.

La Commission *rejette* cet amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Yanick Paternotte visant à ne pas faire de la réduction de la distance parcourue un critère absolu de performance.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à encourager la modernisation des flottes est irrecevable au titre de 40 de la Constitution.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à réduire le temps d'attente et de roulage des avions dans les aéroports.

M. Yanick Paternotte accepte de *retirer* un amendement destiné à limiter les temps d'attente et de roulage des avions, à la demande du rapporteur qui fait remarquer qu'il est satisfait.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à accroître les engagements financiers de l'État est irrecevable.

Après avis défavorable du rapporteur, qui souligne que la France entend privilégier les échanges de quotas de gaz à effet de serre, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul visant à instaurer une taxe sur le kérosène sur les lignes aériennes ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet ayant le même objet.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Martial Saddier visant à réduire le trafic des poids lourds en zone de montagne.

**M. Martial Saddier.** La Suisse régleme la nuit le trafic de poids lourds dans les vallées très encaissées pour limiter la pollution sonore et atmosphérique plaquée par l'air froid au niveau des habitations. Il faudrait pouvoir procéder à des expérimentations de ce type.

**M. le Rapporteur.** Avis favorable sur le principe, mais il faudra réécrire l'amendement.

Cet amendement est *retiré*.

La Commission est saisie de quatre amendements identiques, de M. Yanick Paternotte, M. Jérôme Bignon, M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Cochet, et tendant à limiter l'impact sur la santé du trafic nocturne des aéroports. À la demande du rapporteur, qui fait remarquer que l'article 36 traite de la lutte contre les nuisances sonores des aéroports, ces amendements sont *retirés*.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet interdisant le trafic nocturne aéroportuaire.

La Commission examine un amendement de M. Antoine Herth en faveur des lignes à grande vitesse. Après avis défavorable du rapporteur, M. Antoine Herth *retire* son amendement.

La Commission est saisie de deux amendements, l'un de M. Jean Dionis du Séjour, l'autre de Mme Laure de la Raudière tendant à ce que le programme de lignes à grande vitesse prenne en compte l'impact sur la biodiversité. Le rapporteur faisant observer que cet amendement est satisfait par l'article 9, il est *retiré*.

La Commission examine deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune, le premier de M. Daniel Fasquelle, le second de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à la création d'une ligne à grande vitesse à destination de Londres, *via* Amiens. Le rapporteur exprimant un avis défavorable, mais proposant de prévoir des études plus avant dans le texte du projet de loi, ces amendements sont *retirés*.

Deux amendements de M. Yanick Paternotte, le premier visant à interconnecter les LGV Nord et Atlantique, le second à réaliser le barreau Lille-Lyon par Reims-Vatry, sont irrecevables.

La Commission examine l'amendement de M. Herth visant à faire des lignes pour lesquelles les études sont déjà engagées un objectif prioritaire.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est satisfait par l'article 9.

**M. Antoine Herth.** Je le retire.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune, les deux premiers étant présentés par M. André Chassaigne et par M. Daniel Fasquelle, les deux autres par M. Jean Dionis du Séjour. Ils visent à préciser le contenu du programme supplémentaire de LGV.

**M. Daniel Fasquelle.** Mon amendement, ainsi que le second amendement de M. Dionis du Séjour, visent à inclure dans ce programme le projet déjà ancien d'une LGV Paris-Amiens-Londres, dont Dominique Bussereau lui-même a reconnu l'utilité.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je retire mon second amendement et me rallie à l'amendement de M. Fasquelle.

**M. le Rapporteur.** Je suis favorable à l'amendement de M. Fasquelle.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Fasquelle et les amendements de M. Chassaigne et de M. Dionis du Séjour n'ont plus d'objet.

La Commission examine un amendement de M. Fasquelle, qui vise à améliorer la desserte des territoires touristiques.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement, la desserte des territoires touristiques n'étant qu'un des objectifs d'une longue liste.

**M. Daniel Fasquelle.** Je *retire* mon amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Dionis du Séjour tendant à ce que la loi prévienne l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne.

Après un avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour.

Elle examine ensuite deux amendements de M. Antoine Herth, tendant à affirmer l'articulation entre transport régional et transport à grande vitesse.

**M. le Rapporteur.** Je suis favorable au premier amendement et défavorable au second, qui ne relève pas de la compétence du législateur.

La Commission *adopte* le premier amendement et *rejette* le second.

Puis la Commission *adopte* l'article 11 ainsi *modifié*.

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

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul, tendant à supprimer l'alinéa 1 de l'article 12.

**M. le Rapporteur.** Je suis défavorable à cet amendement car il modifie l'équilibre du texte.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Daniel Paul.

Puis elle examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à ce que la politique durable des transports tienne compte des espaces naturels et agricoles.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est satisfait par l'article 9.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je *retire* mon amendement.

La Commission examine deux amendements identiques, présentés respectivement par M. Jérôme Bignon et par M. Jean Dionis du Séjour, tendant à prévoir l'adoption d'un code de la rue.

**M. le Rapporteur.** Si on se met à réglementer l'usage de la rue, il faudra bientôt passer un permis piéton !

**M. Yanick Paternotte.** Je *retire* mon amendement.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à associer les collectivités locales à la définition d'une politique globale de mobilité durable.

Puis la Commission examine un autre amendement du rapporteur tendant à permettre aux collectivités d'instaurer des péages urbains.

**M. François Brottes.** Il faut préciser que cette faculté des communes ne s'exercera que sur leur propre territoire.

**M. Martial Saddier.** Un EPCI détenant une compétence en matière de routes pourrait en effet imposer à la ville-centre l'instauration d'un péage contre sa volonté.

**M. le Rapporteur.** Je *retire* mon amendement en vue d'une nouvelle rédaction qui sera présentée à la réunion article 88.



Un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à doter les communes traversées par des autoroutes, de financements spécifiques, est irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. Dionis du Séjour *retire* son amendement tendant à permettre aux grandes agglomérations la création de péages urbains.

La Commission est saisie de trois amendements, présentés respectivement par M. Jérôme Bignon, M. Jean Dionis du Séjour et M. Daniel Paul, et prévoyant un paiement annuel de l'éco-pastille.

**M. le Rapporteur.** Cela relève du projet de loi de finances.

**M. Yanick Paternotte.** L'amendement de M. Jérôme Bignon est retiré.

La Commission *rejette* les amendements de M. Jean Dionis du Séjour et de M. André Paul.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à affecter le produit des éco-pastilles à des projets environnementaux.

Puis la Commission examine deux amendements identiques de M. Jean Dionis du Séjour et de M. Yanick Paternotte, tendant à inscrire dans la loi l'objectif communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* les deux amendements identiques.

Puis elle examine un amendement de M. Daniel Paul tendant à favoriser une meilleure organisation des transports collectifs, tout en visant une réduction des coûts.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est satisfait par l'article 4 de la LOTI.

**M. André Chassaigne.** Je *retire* l'amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet mettant en place une réduction de la vitesse des véhicules.

Deux amendements, l'un de M. Daniel Paul, le second de M. Yves Cochet, prévoyant une subvention de l'État aux transports collectifs en site propre, sont irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à réaffecter aux quartiers sensibles une partie de l'enveloppe consacrée aux projets environnementaux. Ils sont respectivement présentés par le rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour et M. Daniel Paul.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je *retire* mon amendement pour me rallier à celui du rapporteur.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, puis *rejette* les deux amendements de M. Daniel Paul.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, tendant à exonérer les véhicules de compétition et de collection des obligations environnementales.

**M. François Brottes.** Il n'est pas logique d'exonérer de ces obligations les voitures de compétition utilisées comme des véhicules de tourisme.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Je supprime la référence aux voitures de compétition.

La Commission *adopte* l'amendement ainsi rectifié de Mme Fabienne Labrette-Ménager.

La Commission examine trois amendements identiques, présentés respectivement par M. Jean Dionis du Séjour, M. Daniel Paul et M. Yves Cochet et prévoyant une majoration du versement transport.

**M. le Rapporteur.** Le ministre a rappelé qu'il convenait d'éviter une augmentation des prélèvements.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Comment prétendre encourager les agglomérations de faire du transport collectif sans déverrouiller le VT ? Même les entreprises demandent aujourd'hui plus de bus.

**M. François Brottes.** Cette majoration suppose la présence d'une autorité organisatrice du transport.

**M. Martial Saddier.** Ces amendements bouleversent le système existant.

La Commission *rejette* les trois amendements identiques.

La Commission *adopte* l'article 12 ainsi *modifié*.

### **Article 13 :** *Transports en Île-de-France*

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul, tendant à exclure du champ de la loi le projet de rocade structurante en Île-de-France.

Puis la Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à supprimer les interdictions de trafic local en Île-de-France.

**M. Yanick Paternotte.** Ces interdictions sont une injustice criante puisque le versement transport est maintenu.

**M. le Rapporteur.** Cela ne relève pas de la compétence du législateur.

**M. Martial Saddier.** Permettons aux auteurs de cet amendement d'en discuter avec le Gouvernement en première lecture.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Paternotte.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à faciliter les liaisons « domicile-emploi » en Île-de-France.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul tendant à augmenter les ressources du STIF.

La Commission *adopte* l'article 13 ainsi *modifié*.

### **Après l'article 13**

La Commission examine deux amendements de M. le président Patrick Ollier pouvant être soumis à une discussion commune, tendant à substituer le préfet de département au préfet de région en matière de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager.

**M. le Rapporteur.** En cas d'opposition de l'architecte des bâtiments de France à la délivrance d'un permis de construire dans une zone de protection du patrimoine, il reviendra au représentant de l'État dans le département, et non plus à son homologue régional, de trancher.

La Commission *adopte* le premier amendement de M. le président Ollier et le second n'a plus d'objet.

### *Section 2 : Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs*

#### **Article 14 : Objectifs de la politique des transports**

M. Dionis du Séjour *retire* un amendement précisant que les transports doivent respecter les espaces agricoles et naturels.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Daniel Paul visant à une politique multimodale des transports.

M. Jean Dionis du Séjour et M. André Chassaingne *retiennent* deux amendements tendant à déclarer d'intérêt général certains modes de transport.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul permettant aux autorités organisatrices de transport urbain de définir une politique globale de mobilité durable.

Puis la Commission examine deux amendements identiques, respectivement présentés par M. Daniel Paul et M. Maxime Bono et tendant à préciser les éléments d'une politique des transports durable.

**M. le Rapporteur.** Ces éléments figurent dans la LOTI.

La Commission *rejette* les deux amendements identiques.

La Commission *adopte* l'article 14 ainsi *modifié*.

### **Après l'article 14**

La Commission examine un amendement de M. Jérôme Bignon portant article additionnel et prévoyant que le schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes sera réalisé avant la fin de l'année 2009.

**M. Yanick Paternotte.** Cet amendement reprend l'engagement n° 14 du Grenelle.

**M. le Rapporteur.** Je suis favorable au principe, mais défavorable à la mention de l'année 2009. Je demande le retrait de l'amendement. Une version révisée pourrait avoir mon accord lors de la réunion qui sera tenue en application de l'article 88 du Règlement.

**M. Yanick Paternotte.** L'amendement est *retiré*.

#### **Article 15 :** *Schéma national des infrastructures de transport*

La Commission *adopte* à l'alinéa premier un amendement rédactionnel du rapporteur.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Philippe Duron tendant à réécrire les alinéas 2 à 10.

**M. Philippe Duron.** L'amendement vise notamment à changer la notion de schéma d'infrastructures en celle de schéma national de mobilité durable, à remplacer les obligations de l'État par celles de la Nation, et à préciser la périodicité de révision du schéma.

**M. le Rapporteur.** Je n'ai pas de désaccord de fond, mais le texte proposé est trop divers et les éléments qui le composent n'ont pas toujours de référence législative. Mon avis est donc défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement.

La Commission examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à prévoir notamment que le schéma national des infrastructures de transport sera réalisé avant la fin 2009.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable, du fait de la mention de l'année 2009. Une version révisée pourrait avoir mon accord lors de la réunion qui sera tenue en application de l'article 88.

La Commission *rejette* l'amendement.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à ajouter à l'objectif de réduction des impacts environnementaux celui de réduction de la consommation des espaces agricoles naturels est *retiré* par son auteur.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de Mme Françoise Branger ajoutant à l'alinéa 4 la construction d'un réseau fluvial parmi les objectifs européens de construction de réseaux de transport respectueux de l'environnement.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* à l'alinéa 8 un amendement de M. Yanick Paternotte relatif à la lutte contre les nuisances sonores, cet amendement n'ayant pas sa place dans l'article.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur réécrivant l'alinéa 9 pour prévoir qu'un débat sur le schéma d'infrastructures aura lieu au Parlement au moins une fois par législature.

En conséquence, deux amendements, l'un de M. Jean Dionis du Séjour, l'autre de M. Daniel Paul, prévoyant un tel débat tous les trois ans n'ont plus d'objet.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Jérôme Bignon et un amendement de M. Yves Cochet supprimant le caractère expérimental du groupe de suivi des projets d'infrastructures prévu à l'alinéa 11 et attribuant à ce groupe de suivi la responsabilité de préciser les infrastructures de transport concernées.

La Commission *adopte* un amendement de clarification du rapporteur substituant aux « organisations patronales » les « organisations professionnelles concernées ».

La Commission *adopte* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour ajoutant les chambres consulaires au groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs.

La Commission examine un amendement de Mme Chantal Berthelot prévoyant la représentation systématique de l'outre-mer dans le groupe de suivi.

**Mme Chantal Berthelot.** On ne sait pas où est l'outre-mer dans le projet de loi. Il faut qu'il soit présent dans toutes ses dispositions.

**M. Serge Letchimy.** Le débat a été lancé comme si l'on ne traitait que des infrastructures métropolitaines. Même lorsqu'un schéma ne concerne pas spécifiquement l'outre-mer, il faut que des représentants d'outre-mer soient présents.

**M. François Brottes.** L'alinéa 2 de l'article 49 semble dissocier France métropolitaine et outre-mer. Je comprends que nos collègues se sentent interpellés par cette situation.

**M Daniel Fasquelle.** Même s'il est prévu qu'il peut y avoir des projets spécifiques à l'outre-mer, l'ensemble des titres I<sup>er</sup> à V du projet de loi inclut l'outre-mer. La précision proposée n'est en conséquence pas utile.

**M. le Rapporteur.** Mon analyse est la même.

L'amendement est *retiré*.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul créant un observatoire des transports chargé d'évaluer ceux-ci au regard du changement climatique.

La Commission *adopte* l'article 15 ainsi *modifié*.

## **Après l'article 15**

La Commission examine un amendement de M. Antoine Herth de mettre en œuvre dès à présent le dispositif transitoire préparant l'ouverture complète du transport ferroviaire à la concurrence.

L'amendement est *retiré*.

## **CHAPITRE IV : Énergie**

### **Avant l'article 16**

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet réclamant la définition d'une politique énergétique.

#### **Article 16 : Réduction des consommations énergétiques**

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet relatif aux réseaux décentralisés pour favoriser le développement des énergies renouvelables.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Jean-Claude Lenoir ajoutant l'utilisation et la production d'énergies renouvelables aux objectifs des mécanismes incitatifs mis en place aux alinéas 1 et 2 pour réduire les consommations énergétiques.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet étendant l'étiquetage énergétique à tous les appareils de grande consommation.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur précisant que le dispositif des certificats d'économie d'énergie doit être évalué avant d'être étendu.

La Commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon, *sous-amendé* par le rapporteur, interdisant, à l'alinéa 3, la vente des lampes à incandescence à la fin 2010.

Un amendement similaire de M. Yves Cochet est alors devenu sans objet.

Puis la Commission *rejette* un amendement du même auteur imposant la réalisation d'un bilan des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre à toutes les personnes morales de plus de 250 salariés d'ici 2013.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Serge Letchimy tendant à l'établissement d'une réglementation thermique spécifique aux départements d'outre-mer.

La Commission *adopte* l'article 16 ainsi *modifié*.

#### **Article 17 : Énergies renouvelables**

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur rappelant la définition précise des énergies renouvelables.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte*, à l'alinéa 1, un amendement de M. Daniel Paul tendant à ajouter aux objectifs du développement des énergies renouvelables la réduction du recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre.

Après avoir *rejeté* un amendement de M. Yves Cochet, la Commission *adopte* un amendement du rapporteur portant de 20 % à 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020.

Puis la Commission examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à assurer un équilibre entre les différentes filières d'énergies renouvelables.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable. Comment définir un tel équilibre ?

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à assurer l'obligation d'achat pour les unités de production d'énergies renouvelables de faible puissance.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'obligation d'achat dont ont bénéficié certaines installations microélectriques arrive à son terme. Or EDF conditionne la reconduction de cette obligation à un investissement de 1 000 euros par kilowatt installé, ce qui représente, pour un barrage de 600 kilowatts, 600 000 euros. C'est exorbitant et, en général, cela ne sert à rien car le barrage fonctionne. La stratégie d'EDF est de récupérer les petits barrages.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable. Cela relève du cadre réglementaire.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Mais c'est la loi qui définit ce qui relève de l'obligation d'achat. C'est donc la loi qui peut fixer quelles sont les installations qui doivent continuer à en bénéficier.

**M. le président Patrick Ollier.** Peut-être pourriez-vous interpellier le ministre lors de la discussion de l'article 17 en séance publique, car cela relève en effet du règlement.

**M. Martial Saddier.** Plusieurs d'entre nous se sont battus, lors de la discussion de la loi sur l'eau, pour le maintien des microcentrales. Le Grenelle a d'ailleurs constaté qu'une application correcte de cette loi aurait permis de bien avancer dans ce domaine. Je ne voudrais pas que des mesures réglementaires viennent une fois de plus contrer les dispositions législatives en matière d'hydroélectricité.

**M. Claude Gatignol.** L'amendement serait plus clair s'il ne traitait que de l'énergie hydraulique.

**M. Jean Dionis du Séjour.** En effet. L'hydraulique est le seul moyen de production ancien d'énergie renouvelable et comptera pour beaucoup si l'on veut atteindre l'objectif de 23 %.

**M. Jean-Claude Lenoir.** L'amendement ne fait que reprendre une disposition déjà en vigueur, à savoir l'obligation d'achat par l'opérateur historique. En revanche, l'argumentaire de M. Dionis du Séjour est du domaine réglementaire. Il est exact que l'on exige au moment du renouvellement de la concession un investissement minimum pour permettre la mise en conformité des installations.

**M. François Brottes.** Je suis favorable à l'amendement, d'autant qu'il garantit le respect des critères environnementaux et des normes techniques. Qu'entend-on cependant par « unité de production » ? Est-ce le site, ou la société exploitante ?

**M. Jean Dionis du Séjour.** Aux termes de la loi, c'est le site.

**M. le président Patrick Ollier.** L'obligation d'achat est déjà dans la loi. Pourriez-vous rechercher une nouvelle rédaction avec MM. Lenoir, Brottes et Saddier ?

**M. Jean Dionis du Séjour.** Oui. Il faut résoudre ce problème.

L'amendement de M. Jean Dionis du Séjour est *retiré*.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet proposant une définition des sources d'énergie renouvelables.

La Commission est saisie de cinq amendements de M. Jean-Claude Lenoir, tendant à établir différentes mesures incitatives en faveur de la production d'énergies renouvelables.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Ces amendements reprennent les conclusions du comité opérationnel « Énergies renouvelables » du Grenelle de l'environnement.

**M. le Rapporteur.** L'adaptation du réseau électrique afin d'accueillir les nouvelles capacités de production à partir d'énergies renouvelables est prévue par un de mes amendements. L'amendement relatif aux formations dans les métiers de l'installation d'équipements utilisant les énergies renouvelables est également satisfait.

Par ailleurs, les avis sont très partagés au sein de la Commission à l'égard de la réglementation en vigueur, que beaucoup trouvent déjà trop simple.

Voilà pourquoi j'émet un avis défavorable.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Il serait pourtant intéressant d'afficher nos ambitions dans cet article.

**M. Alain Gest.** Il me semble prématuré d'inscrire la simplification des procédures administratives dans la loi. Les autres dispositions proposées, auxquelles je souscris, sont satisfaites par d'autres amendements.

**M. François Brottes.** L'amendement n'a pas grand-chose à voir avec le domaine législatif. S'il faut simplifier les règles, autant le faire dans la loi.

Il serait du reste opportun d'amender la loi d'orientation sur l'énergie, qui négligeait quelque peu les énergies renouvelables.

**M. le Rapporteur.** Je demande à M. Lenoir de retirer ses amendements au bénéfice du signe fort que constitue l'amendement faisant passer l'objectif en matière d'énergies renouvelables de 20 à 23 %.

La Commission *rejette* trois amendements de M. Yves Cochet prévoyant l'abandon du nucléaire, la reconversion du centre de retraitement de la Hague et l'autorisation par le Parlement de toute exportation de technologie ou signature d'accord de coopération nucléaire



civil, ainsi qu'un amendement du même auteur supprimant l'exigence de compatibilité du développement des énergies renouvelables avec les autres objectifs du développement durable.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Je retire mes cinq amendements.

**M. le président Patrick Ollier.** L'amendement de M. Jean-Claude Lenoir visant à établir une dépense publique minimum de recherche et de développement en matière d'énergies renouvelables est irrecevable autre titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission *adopte* un amendement de cohérence du rapporteur.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet relatif à la création d'un fonds de développement de la chaleur renouvelable.

Puis elle examine un amendement de M. Alain Gest, tendant à créer des conférences régionales des énergies renouvelables et un schéma régional des ENR établi par le préfet de région.

**M. Alain Gest.** Il est urgent de mettre en place la planification prévue par le texte, notamment pour remédier aux désordres que l'on constate actuellement dans l'énergie éolienne. Je propose que l'on mette en place des schémas régionaux sans attendre le texte Grenelle 2 – lequel prévoit, semble-t-il, de telles dispositions – afin d'atteindre l'objectif de 23 % en 2020. Il faut de toute façon agir au plus vite pour sauver l'éolien.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est en décalage avec celui de M. Daniel Fasquelle, qui tend à faire place à l'ensemble des collectivités mais à limiter le schéma à l'éolien. En outre, il prévoit de placer la « conférence régionale des énergies renouvelables » sous la présidence du président du conseil régional. Est-ce un cadre approprié ?

**M. Alain Gest.** Le projet qui s'est égaré et dont j'ai eu connaissance donne entière compétence au conseil régional. Ma proposition de conférence régionale constitue donc une amélioration. Mais la présidence peut tout aussi bien être assurée par le préfet. Pour le reste, autant harmoniser au niveau des régions l'ensemble de la production d'énergies renouvelables.

**M. le Rapporteur.** Nous avons tous eu connaissance de textes qui se sont égarés. Ne vaudrait-il pas mieux revoir avec le ministre la totalité de ce qui concerne l'éolien ?

**M. Alain Gest.** Pour moi, l'éolien n'est pas seul concerné, même si sa gestion au niveau local tient de la pétaudière, comme en conviennent le syndicat des énergies renouvelables et les fabricants eux-mêmes. Des schémas régionaux permettraient de déterminer le volume de production, la répartition entre les différents modes et éventuellement les sites.

**M. François Brottes.** Il y a une contradiction avec les lois relatives à l'énergie. Le réseau de transport de l'électricité est national et européen, sans aucune déclinaison régionale. L'État a compétence pour sa gestion. C'est lui qui peut neutraliser ou activer des productions pour le maintenir en équilibre sur l'ensemble du territoire. Dès lors, un schéma régional n'a pas de sens.

**M. Alain Gest.** Si j'ai fait cette proposition, c'est que je sais qu'elle n'est pas tout à fait contraire aux positions du ministre et que RTE souhaite être associé à la réflexion.

**M. le président Patrick Ollier.** Ne pourriez-vous revoir la rédaction de votre amendement ?

**M. Daniel Fasquelle.** L'impact des éoliennes – notamment sur les paysages et l'économie touristique, sur les oiseaux migrateurs et sur la chasse – suscite de vraies inquiétudes. Il faut éviter le mitage en organisant au plan national la répartition des installations entre les régions. Le dispositif des zones de développement éolien, ou ZDE, est inefficace. L'hostilité à l'égard de l'éolien vient de ce que l'on n'est pas capable de maîtriser son développement.

**M. le président Patrick Ollier.** Voilà cinq ans que j'ai donné l'alerte à ce sujet. J'avais pensé faire œuvre utile en créant les ZDE. Or on arrive à les contourner de façon scandaleuse. Je crains que ce débat qui relève, à mon sens, du Grenelle 2 n'occulte tous les autres aspects de notre discussion sur le présent texte.

La rente financière accordée à ceux qui sont tout à la fois responsables et actionnaires des sociétés exploitant les éoliennes est scandaleuse. Protéger par une obligation d'achat extrêmement onéreuse pour les consommateurs l'installation de ces engins est encore pire puisque les périodes de froid et de chaleur extrêmes correspondent à des conditions anticycloniques où il n'y a pas de vent !

**M. Philippe Plisson.** Votre plaidoyer est très subjectif. Je croyais bien faire en mettant en place, non sans difficultés, une ZDE dans ma région car j'appliquais une mesure législative dont vous étiez l'auteur. Maintenant, je suis extrêmement troublé...

**M. le président Patrick Ollier.** Les questions financières ne sont pas subjectives. Les petites communes cherchant des financements se laissent attraper par des installateurs qui envoient des lettres circulaires.

**M. Claude Gatignol.** Autre inconvénient des aérogénérateurs : la perturbation des ondes électromagnétiques, notamment la télévision et certaines télécommunications. Leur installation à proximité des aéroports et des installations militaires est interdite. Il est prouvé qu'elles rendent impossibles la détection et le suivi radar des avions et des bateaux.

Les médecins s'intéressent aussi aux effets stroboscopiques qui peuvent provoquer des crises d'épilepsie.

Quant aux chiroptères, ils paient un lourd tribut à la présence de ces engins qui ne produisent rien d'autre que des profits substantiels pour un certain nombre de sociétés et pour les communes. Chaque éolienne implantée rapporte annuellement 15 000 euros à la commune et 3 500 euros au propriétaire de la parcelle. Tout cela est facturé au particulier au titre de la « contribution au service public d'électricité » : 800 millions d'euros en 2007 et entre 2,5 et 3 milliards en projection, selon le Conseil économique et social.

Les Allemands ont le plus grand parc du monde. Cela coûte 9,5 milliards d'euros aux contribuables pour seulement 3,9 % de la production globale d'énergie et une disponibilité de 14,8 % selon les chiffres du Bundestag.

**M. Philippe Tourtelier.** Je ne suis pas d'accord.

**M. Alain Gest.** Je *retire* mon amendement pour le modifier mais je tiens beaucoup à ce que l'on trouve une solution.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet renforçant le dispositif du tarif d'achat et l'étendant à toutes les énergies renouvelables.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur visant à garantir l'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité aux nouvelles capacités issues des énergies renouvelables.

Elle examine ensuite un amendement de M. Alain Gest tendant à instaurer des dispositions relatives au démantèlement des installations éoliennes.

**M. Alain Gest.** Pour que l'éolien conserve son intérêt, il faut, dès le dépôt de la demande, l'exploitant doit fournir les garanties financières concernant le démantèlement du site.

**M. le Rapporteur.** L'article L. 553-3 du code de l'environnement auquel votre amendement se réfère traite des OGM...

**M. Alain Gest.** Je retire donc mon amendement, le temps de vérifier la référence.

La Commission examine un autre amendement de M. Alain Gest tendant à réviser la fiscalité applicable aux éoliennes terrestres pour permettre une meilleure péréquation de la taxe professionnelle grâce à l'écrêtement.

**M. Alain Gest.** La fiscalité actuelle considère chaque éolienne comme une unité de production, sans péréquation, ce qui incite à l'installation d'une éolienne par village.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est du domaine du projet de loi de finances.

**M. Alain Gest.** Mais il permettrait de lancer le débat.

**M. le Rapporteur.** Nous partons dans des points de détail et la cohérence du texte va en pâtir. Le dispositif sera réglé par le Grenelle 2. Pour l'instant, nous n'avons qu'à poser quelques principes pour éviter des débordements. Reste à travailler dans le cadre de l'article.

**M. Alain Gest.** Je *retire* mon amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant la mise en cohérence de la programmation pluriannuelle des investissements réalisés dans les domaines de l'électricité et de la chaleur avec les objectifs européens et les planifications régionales.

La Commission *rejette* trois amendements, respectivement présentés par M. Jean-Claude Lenoir, M. Jean Dionis du Séjour et le rapporteur.

**Le président Patrick Ollier** considérant l'article 40 s'y oppose.

La Commission *adopte* un amendement de précision du rapporteur : visant la biomasse et pas simplement le bois dans la production de chaleur.

Deux amendements identiques de Mme Laure de La Raudière et M. Jean Dionis du Séjour sont devenus sans objet.

La Commission est saisie de deux amendements de M. André Chassaigne prévoyant la rédaction de cahiers des charges applicables à l'injection dans les réseaux de gaz traditionnel, et prévoyant pour une obligation d'achat.

**M. André Chassaigne.** Il est important de mettre le biogaz renouvelable sur le même pied que l'électricité renouvelable.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable. Le fonds chaleur répond mieux à votre préoccupation, et il est possible que le Gouvernement en reprenne l'idée en séance.

La Commission *rejette* les amendements de M. Chassaigne ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet relatif au fonds chaleur renouvelable et au tarif de rachat pour l'électricité.

Elle est saisie d'un amendement de M. Poignant concernant la production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur.

**M. Serge Poignant.** L'énergie renouvelable est prise en compte dans la performance énergétique d'un bâtiment lorsqu'elle est produite *in situ*, mais pas lorsque le bâtiment est raccordé à un réseau de chaleur. Cela devrait être le cas dès lors que ce réseau est alimenté à plus de 50 % par des énergies renouvelables.

**M. Yanick Paternotte.** Les usines d'incinération seront donc considérées comme des producteurs d'énergie renouvelable !

**M. le Rapporteur.** Avis favorable.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Poignant.

Elle est saisie d'un amendement de M. Jean-Claude Lenoir tendant à instituer au sein du conseil supérieur de l'énergie un comité de pilotage et de suivi des énergies renouvelables.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable. S'il ne s'agit que d'organiser le règlement intérieur du CSE, cette disposition n'a pas à figurer dans la loi et, si ce comité doit faire des propositions législatives et tarifaires, il entre en concurrence directe avec la Commission de régulation de l'énergie.

**M. Jean-Claude Lenoir.** Le conseil supérieur de l'énergie n'intervient absolument pas en matière tarifaire, ni dans le domaine de la CRE. En revanche, son champ de compétences relevant de la loi, il ne peut créer un tel comité sans qu'elle le prévoie expressément.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Voilà reparaître la question du suivi du Grenelle. On ne peut confier un secteur aussi important au seul conseil supérieur de l'énergie. Le suivi en la matière doit être effectué par l'ensemble des parties prenantes du Grenelle.

**M. le président Patrick Ollier.** Le conseil supérieur de l'énergie souhaite simplement créer en son sein un comité de suivi des énergies renouvelables, qui deviennent un sujet prépondérant. Cela n'a rien à voir avec le suivi du Grenelle.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Vous ne le ferez croire à personne !

**M. François Brottes.** La rédaction proposée semble donner l'exclusivité de cette compétence au conseil supérieur. C'est une instance parfaitement habilitée à suivre le sujet, mais il ne faut pas exclure d'autres évaluations.

**M. le Rapporteur.** La rédaction pourrait être : « ce comité contribue à l'évaluation... »

La Commission *adopte* l'amendement de M. Lenoir ainsi rectifié.

Elle *rejette* un amendement, présenté par M. Jean Dionis du Séjour, rappelant que l'efficacité énergétique conduira à une baisse relative de la part du nucléaire dans le bouquet énergétique français.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul, soumettant tout projet de centrales à charbon à l'obligation de captation et de stockage du CO<sub>2</sub>.

**M. André Chassaing.** Cet amendement vise à prendre en compte les conséquences de l'émission de dioxyde de carbone par les centrales à charbon et à développer la recherche concernant la captation et le stockage de ce dioxyde.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Daniel Paul.

Elle *rejette* aussi, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaing, visant à mieux maîtriser la distribution et le transport d'énergie.

La Commission *adopte* l'article 17 ainsi *modifié*.

**Article additionnel après l'article 17 : Extension du bénéfice de l'obligation aux régions et départements**

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier, visant à dé plafonner au-delà de 25 % la taxe sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques.

**M. le Rapporteur.** Il existe une redevance, plafonnée à 25 % et qui alimente le budget de l'État. Mais la taxe concernée, qui alimente les agences de l'eau, n'est que de 3 %.

**M. Martial Saddier.** Je *retire* cet amendement, qui sera réexaminé dans le cadre de l'article 88.

La Commission est saisie de deux amendements, présentés respectivement par M. Daniel Fasquelle et M. Jean Dionis du Séjour, relatifs à un schéma régional éolien. Ces amendements sont *retirés* par leurs auteurs, le sujet devant être évoqué dans le cadre de l'article 88 du règlement.

La Commission *adopte* un amendement de M. Serge Poignant, ouvrant aux des conseils généraux et régionaux le bénéfice de l'obligation d'achat pour les ENR.

### **Article 18 : Biocarburants**

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet remplaçant le mot « biocarburants » par celui d'« agrocarburants ».

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de MM. Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet concernant les méthodes d'évaluation du bilan énergétique des biocarburants.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaing sur les agrocarburants.

**M. André Chassaing.** Le développement des agrocarburants a des impacts graves en termes de déforestation et de production alimentaire. Il faut donc en interdire l'importation tant qu'une certification internationale n'est pas en vigueur.

**M. le Rapporteur.** Cette certification est une priorité comme le rappelle l'article 18 : la France a déposé une demande à ce sujet. Mais cet amendement est contraire aux règles de l'OMC. Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement de M. André Chassaing.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet visant à ce que le développement des agrocarburants ne puisse en aucun cas se faire au détriment du défi alimentaire, ainsi qu'un amendement de Mme Laure de La Raudière faisant de la réalisation des objectifs français d'incorporation des biocarburants définis dans la loi d'orientation agricole de janvier 2006 une priorité.

Elle est saisie de deux amendements de M. Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet prévoyant la révision de la fiscalité des biocarburants en fonction des impacts écologiques et économiques.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Les biocarburants sont un des domaines qui ont le plus évolué ces derniers temps et les objectifs de la loi d'orientation agricole ne sont plus valables. La fiscalité doit tenir compte des impacts écologiques et du différentiel de prix entre pétrole et substitut d'origine agricole.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement relève du projet de loi de finances.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour et *adopte* l'article 18 sans modification.

### **Après l'article 18**

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yannick Favennec l'un soumettant les lignes à haute et très haute tension au régime des installations classées, le second prévoyant l'enfouissement de la majorité de ces lignes.

## Avant l'article 19

La Commission examine un amendement de Mme Geneviève Fioraso, visant à encourager la recherche.

**M. le Rapporteur.** Outre que les deux premiers alinéas de cet amendement ne sont absolument pas normatifs et que d'autres sont peu clairs, cet article additionnel ne fait que rassembler des dispositions qui figurent toutes, mais à divers endroits, dans le texte.

**M. François Brottes.** Des dispositions disséminées un peu partout dans le texte ne suffisent pas à affirmer une volonté d'agir.

**M. le président Patrick Ollier.** La rédaction du deuxième alinéa est particulièrement critiquable.

La Commission *rejette* l'amendement de Mme Geneviève Fioraso.

## CHAPITRE V : La recherche dans le domaine du développement durable

### Article 19 : Recherche

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, visant à privilégier la recherche publique.

Elle est saisie d'un amendement du rapporteur et de M. Serge Poignant, visant à développer la recherche sur la production d'énergie solaire photovoltaïque à partir de couches minces.

**M. Claude Gatignol.** Il ne faudrait pas se concentrer sur le silicium en écartant les autres pistes de recherche. Il y a beaucoup d'innovations dans ce domaine et pour l'instant, le silicium n'offre pas un rendement supérieur à 15 % alors que les tout derniers panneaux solaires à base d'arséniure de gallium atteignent 40 %.

**M. Serge Poignant.** La recherche ne portera pas que sur le silicium.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur et de M. Poignant.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet déniait tout caractère prioritaire à la recherche sur les piles à combustible, la captation et le stockage du CO<sub>2</sub>.

Elle est saisie de quatre amendements de MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin et Serge Poignant concernant la recherche sur le végétal et précisant que la biodiversité est animale et végétale.

**M. Yves Albarello.** Nous sommes en train d'essayer de promouvoir la captation et le stockage du carbone par des moyens pas toujours maîtrisés. Or la reforestation de massifs permet elle aussi de stocker du carbone.

**M. le Rapporteur.** Avis défavorable car ce type de stockage n'est pas pérenne, puisque les végétaux meurent. En revanche, un amendement ultérieur reprendra cette préoccupation.

L'amendement de M. Albarello est *retiré*.

Les amendements sont *retirés*.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* trois amendements identiques de MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin et Yves Cochet relatifs à la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et à ses bienfaits pour la santé.

La Commission rejette un amendement de M. Yves Cochet supprimant l'allocation de fonds publics à la recherche sur le captage et le stockage du CO<sub>2</sub>. Elle rejette également un amendement de M. Bernard Reynès faisant de la recherche sur les produits et pratiques de substitution aux produits phytopharmaceutiques une priorité.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* ensuite deux amendements de M. André Chassaigne, le premier tendant à donner la priorité aux essais menés par les laboratoires publics, le second à supprimer la référence à la constitution et au renforcement des pôles d'excellence.

La Commission examine ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot, précisant que les objectifs de l'alinéa 3 de l'article 19 doivent être effectivement atteints dans les collectivités d'outre-mer, notamment en Guyane.

**M. Serge Letchimy.** Compte tenu de nos débats, cet amendement est *retiré*.

La Commission adopte un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, relatif à la valorisation des métiers du recyclage et du retraitement.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur, précisant que la France encourage au plan européen la coordination des programmes de recherche scientifique et technologique dans le domaine du développement durable.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, tendant à ce que les crédits supplémentaires mobilisés d'ici à 2012 bénéficient en priorité à la recherche publique.

Sur l'avis favorable du rapporteur, elle *adopte* ensuite un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, relatif aux technologies du traitement des déchets et du recyclage.

La Commission est ensuite saisie de deux amendements de M. Yves Albarello et Philippe Armand Martin relatifs à la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et à ses bienfaits pour la santé.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est satisfait.

L'amendement de M. Albarello est *retiré*.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, tendant à encourager tout particulièrement les programmes de recherche menés par les établissements d'enseignement supérieur et par les établissements publics à caractère scientifique et technologique.



La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet limitant aux énergies renouvelables l'effort de recherche prévu par le projet de loi pour l'ensemble des technologies propres.

Elle examine ensuite un amendement de M. André Chassaigne demandant à la France de prendre des initiatives en faveur de la coopération européenne au plan technologique et scientifique.

**M. le Rapporteur.** Cet amendement est également satisfait.

**M. André Chassaigne.** Je le *retire*.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne, l'un tendant à instaurer un grand organisme public en matière de recherche appliquée, l'autre à renforcer les contrôles sur les aides à la recherche privée.

Puis la Commission examine un amendement de M. André Chassaigne visant à soumettre les crédits d'impôt recherche à une éco-conditionnalité.

**M. le Rapporteur.** C'est une démarche beaucoup trop restrictive !

**M. André Chassaigne.** Je *retire* l'amendement.

La Commission *adopte* ensuite l'article 19 ainsi *modifié*.

La séance est levée, le jeudi 25 septembre 2008, à une heure cinq.

