

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**XIII<sup>e</sup> Législature**

**SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009**

Séances du jeudi 16 octobre 2008



## Compte rendu intégral

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

  
**JOURNAUX  
OFFICIELS**

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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	5849
2 <sup>e</sup> séance .....	5879
3 <sup>e</sup> séance .....	5925

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009**

20<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 16 octobre 2008**

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

### 1. Grenelle de l'environnement (n° 955) (p. 5851)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5851)

##### Article 11 (*suite*) (p. 5851)

Amendements n° 700, 958, 691, 274, 111 rectifié, 959, 960, 1084, 969 rectifié, 1040, 1134, 112, 472, 1076, 1136.

Amendements n° 113, 698 et 1137.

Amendements n° 211, 685, 114, 115, 684, 1082, 1339.

Amendements n° 1450, 1075, 1162, 1041.

Amendement n° 1163 et amendements identiques n° 1138 et 1165.

Amendement n° 2062 avec les sous-amendements n° 2066, 2064 rectifié, 2067, 2069 rectifié, 2065, 2068.

Amendements n° 1081, 697, 117, 1042, 275.

##### Article 12 (p. 5868)

Amendements n° 962, 756, 681 avec le sous-amendement n° 2056.

Amendements identiques n° 1055 et 1207, et amendement n° 1167.

Amendements n° 110 deuxième rectification, 963, 118 deuxième rectification, 1208, 680.

Amendements identiques n° 1168 et 1230.

Amendements n° 1277, 757.

Amendements identiques n° 786 rectifié et 1191.

Amendements identiques n° 119 rectifié, 967, 1278 et 1451.

Amendements identiques n° 120 rectifié et 1371.

Amendements n° 1171 deuxième rectification, 1057 et 1232 rectifié.

Amendements n° 968, 755, 1555, 830, 1169.

Amendements n° 7, 484, 964.

Amendements identiques n° 121 et 1231.

Amendements n° 965, 972, 1058.

Amendements identiques n° 966 et 1172 rectifié.

Amendements identiques n° 753 et 754.

### 2. Ordre du jour des prochaines séances (p. 5878)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTE DE CATHERINE VAUTRIN,**

**vice-présidente**

**Mme la présidente.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à neuf heures trente.)*

1

## GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

### Suite de la discussion d'un projet de loi de programme

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Hier soir, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'amendement 700 à l'article 11.

#### Article 11 *(suite)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 700.

La parole est à Mme Chantal Berthelot.

**Mme Chantal Berthelot.** Cet amendement tend à rappeler que notre pays, au-delà des objectifs du Grenelle, doit garantir à tous un égal accès aux transports collectifs, et ce sur l'ensemble de nos territoires.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.** Défavorable. Nous partageons l'objectif, mais la rédaction ne convient pas.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(L'amendement n° 700 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 958.

La parole est à M. Louis-Joseph Manscour.

**M. Louis-Joseph Manscour.** À l'alinéa 1, nous proposons d'ajouter aux transports ferroviaires les transports maritimes et fluviaux qui, dans certaines régions, constituent une solution alternative pertinente.

*(L'amendement n° 958, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 691.

La parole est à M. Antoine Herth.

**M. Antoine Herth.** Il est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable: il est déjà satisfait.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(L'amendement n° 691 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 274.

La parole est à M. Antoine Herth.

**M. Antoine Herth.** Cet amendement tend à confier aux régions, qui se sont fortement impliquées dans le transport ferroviaire, la coordination des autorités de transports.

*(L'amendement n° 274, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 111 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** À l'alinéa 2, la priorité aux transports en commun est accordée aux zones urbaines. Nous proposons d'y associer les zones périurbaines.

*(L'amendement n° 111 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 959.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Cet amendement complète le précédent en ajoutant la mention des zones « interurbaines », expression utilisée dans les territoires d'outre-mer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** J'y suis favorable, mais propose de faire plutôt référence aux « déplacements interurbains ».

**M. Serge Letchimy.** Soit.

*(L'amendement n° 959, tel qu'il vient d'être rectifié, accepté par la commission, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 960.

La parole est à M. Louis-Joseph Manscour.

**M. Louis-Joseph Manscour.** À l'alinéa 2, nous proposons de préciser que priorité doit être accordée aux investissements non seulement ferroviaires, mais aussi maritimes et fluviaux.

*(L'amendement n° 960, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisie d'un amendement n° 1084.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Il est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable : il est déjà satisfait.

*(L'amendement n° 1084, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 969 rectifié.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Le Gouvernement et la commission, qui ont souligné hier soir l'attitude constructive de l'opposition, ont déjà donné leur aval à cet amendement important.

Ce n'est pas par plaisir que nous demandons une réforme de la loi d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, mais parce que les régions d'outre-mer ne font l'objet d'aucun projet structurant en matière de transports permettant de réduire l'utilisation de l'automobile. Ce ne sont pourtant pas les possibilités qui manquent : envisage-t-on, par exemple, de prolonger la liaison entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, ou, à la Martinique, au-delà du Lamentin vers Ducos et le sud ? Et qu'en est-il de la liaison entre Saint-Laurent et Cayenne ? Hélas, aucun de ces dossiers ne donne lieu à un projet structurant. Comme certaines collectivités locales, le conseil général de la Martinique notamment, nous vous proposons de réformer la LOTI, qui date de 1982, afin de mettre en place un transport public maritime et terrestre qui tienne compte de la réalité sociale et économique du terrain. Voilà qui devrait par ailleurs conduire à une modification du versement transport.

J'ai souhaité une rédaction simple, qui souligne l'engagement de l'État. Évitions de reproduire l'erreur commise en 2007 : engagement avait été pris de résoudre les difficultés des transports maritimes et une ordonnance devait être publiée avant le mois d'août 2008. Or, celle-ci n'a jamais été rédigée, et il n'existe toujours pas de transport maritime public outre-mer, où les passagers doivent s'en remettre à des transports privés.

Une fois cet amendement adopté – ainsi que vous nous l'avez laissé entendre hier –, je souhaite que la discussion se poursuive dans le cadre du Grenelle II avec les présidents de collectivités locales afin de déterminer qui, du département ou de la région, conduira l'autorité unique d'organisation des transports, et d'élaborer le cadre contractuel qui liera celle-ci aux communes. En l'absence de projets structurants, c'est le seul moyen que nous avons de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer, outre-mer autant qu'en métropole, à l'application du « facteur 4 ».

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Favorable : c'est un amendement important qui permet d'adapter la LOTI aux spécificités de l'outre-mer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Favorable également. Je suis prêt à travailler avec M. Letchimy et ses collègues d'outre-mer pour appliquer ces mesures.

*(L'amendement n° 969 rectifié est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisie d'un amendement n° 1040.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 1040, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1134.

La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 1134, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 112.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Cet amendement, adopté par la commission à une large majorité, répond aux préoccupations relatives à l'insonorisation qu'ont manifestées plusieurs de nos collègues élus de zones proches d'aéroports.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Didier Gonzales.

**M. Didier Gonzales.** Étant à l'origine de cet amendement, je précise qu'il tend à imposer à l'État de veiller au financement de l'aide à l'insonorisation, et ce conformément à l'article 36 aux termes duquel « en vertu du principe pollueur-payeur, l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports bénéficiera de moyens supplémentaires et sera traitée de façon accélérée ».

*(L'amendement 112, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 472.

La parole est à M. Claude Bodin.

**M. Claude Bodin.** Cet amendement tend à exempter de l'article 55 de la loi SRU l'ensemble des communes incluses dans un plan d'exposition au bruit. Aujourd'hui, seules les communes touchées sur plus de la moitié de leur territoire en sont exemptées.

Or, les PEB – notamment autour de Roissy – ne cessent de s'étendre. Il est donc difficile d'identifier la partie d'une commune qui est concernée. D'autre part, n'est-il pas ahurissant d'encourager la poursuite de l'urbanisation tout en finançant l'insonorisation ? Enfin, ce sont souvent des populations déjà défavorisées qui s'installent dans ces zones de haute pollution environnementale.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis défavorable : cette proposition est trop engageante, ainsi qu'il n'a pu échapper à son auteur.

**M. Yanick Paternotte.** Justement !

**M. Christian Jacob, rapporteur.** D'autre part, l'Assemblée examinera dans peu de temps la loi sur le logement, plus adaptée à ce débat.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Monsieur Bodin, monsieur Paternotte, je comprends parfaitement que vous vouliez aller au fond du problème de l'exposition au bruit, mais il serait préférable de trouver d'autres solutions pour régler ce problème et y affecter les moyens.

Vous pouvez constater le malaise ressenti sur tous les bancs dès que l'on évoque la suppression de certains critères concernant les logements sociaux dans les communes de plus de 3 500 habitants. La crise est extrêmement grave, et on ne peut utiliser le prétexte que vous invoquez pour construire moins de logements sociaux. La question de la densification, laquelle peut se faire en construisant des logements autres que sociaux, est tout à fait différente.

Je voulais appeler l'attention sur ce point, car le débat est important.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Monsieur Letchimy, vous connaissez assez bien la question, puisque beaucoup de « Domiens » habitent ces territoires, pour savoir qu'il ne faut pas créer de ghettos. La plupart de ces communes ont déjà atteint le quota des 20 % de logements sociaux, et l'on continue d'y accumuler les problèmes sociaux. Les gens ont besoin avant tout d'un emploi, et non de logements où ils vivent dans des conditions difficiles.

L'amendement de Claude Bodin, dont je suis cosignataire, répond parfaitement à cette vision d'une société équilibrée. Nous souhaitons que l'on cesse de mettre toutes les misères sociales dans un même lieu en créant des ghettos et en favorisant l'exclusion. Nous sommes, au contraire, pour un équilibre entre emploi et domicile, dans un souci de respect humain. Il s'agit d'un excellent amendement ; si toutefois il n'était pas retenu, il n'en reste pas moins un amendement d'appel.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Défavorable, bien que j'aie entendu l'appel de M. Paternotte.

*(L'amendement n° 472 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1076.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Cet amendement vise à supprimer toute aide ou subvention publique aux compagnies *low cost*.

Je m'appuie là sur une proposition du groupe 1 du Grenelle de l'environnement, qui vise à lutter contre les changements climatiques et à maîtriser l'énergie. J'en cite les conclusions : « ne pas favoriser les lignes aériennes parallèles à des lignes TGV, ce qui devrait conduire à supprimer les aides publiques et les exonérations des compagnies à bas coût – *low cost* –, qui pourraient exister sur de telles lignes aériennes, voire à augmenter le prix des billets aériens correspondants *via* une écotaxe sur le kérosène. »

Ces subventions aboutissent en réalité à une mise en concurrence des territoires, car, dès lors que la rentabilité d'une compagnie, bénéficiant d'aides publiques, est insuffisante, la ligne est purement et simplement supprimée.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable.

Je comprends l'esprit de l'amendement. Cela étant, ces compagnies ne sont pas tout à fait inutiles dans certains territoires enclavés.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je comprends la préoccupation de M. Chassaigne. Mais je peux lui donner la liste des villes où l'adoption de cet amendement mettrait plusieurs centaines de salariés au chômage. Le trafic *low cost* est de 55 % à Marseille, et de 47 % à Lyon ; l'adoption de cet amendement entraînerait par ailleurs la fermeture des aéroports de Tours, Poitiers, La Rochelle, Limoges, Bergerac – et j'en oublie sans doute.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je suis en désaccord avec vous, monsieur le secrétaire d'État.

Si, aujourd'hui, les compagnies *low cost* créent des emplois dans les aéroports de Marseille ou de Lyon, Air France a intenté un procès à Strasbourg contre des compagnies *low cost*...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** J'aurais pu également citer Strasbourg.

**M. Jean-Yves Le Déaut.**...en arguant du fait que la défiscalisation et les conditions de concurrence dont bénéficient celles-ci provoquaient des pertes d'emplois pour les autres compagnies aériennes. Il ne s'agit pas d'interdire les *low cost*, mais il n'est pas logique de faire payer ce bas coût aux contribuables. Monsieur le secrétaire d'État, je soutiens pleinement l'amendement d'André Chassaigne, qui est excellent.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Le problème des compagnies *low cost*, et parfois même des compagnies charters, est qu'elles sont très subventionnées et qu'il y a des aéroports plus ou moins « seconds », qui ne sont viables que grâce aux subventions octroyées par les villes ou les départements...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Merci pour les aéroports « seconds » ! Ils apprécieront !

**M. Yves Cochet.** On ne peut pas mettre sur le même plan l'aéroport international de Roissy et l'aéroport de Beauvais ! À Beauvais comme à Angers, s'il n'y avait pas la CCI pour dire : « on subventionne Ryanair, sinon les lignes vont fermer », les aéroports auraient fermé. Cela fait longtemps que nous ne sommes plus dans un système d'économie libérale ...

**M. Michel Bouvard.** Adieu l'aménagement du territoire ! Revenons à « Paris et le désert français » !

**M. Yves Cochet.** J'ai vécu quarante-cinq ans dans des « bleds » en Bretagne, laquelle est à peu près aussi excentrée que la montagne !

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, laissez M. Cochet s'exprimer !

**M. Yves Cochet.** Vous dites que, si l'on supprime les subventions, les compagnies *low cost* vont disparaître, ainsi que les aéroports qui les accueillent. Mais elles vont disparaître de toute façon, car le coût du carburant représente 35 % du prix du billet. Comme le coût du carburant va continuer à augmenter, les *low cost* sont condamnées, à échéance de trois ou cinq ans.

*(L'amendement n° 1076 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisi d'un amendement n° 1136.



La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Cet amendement est essentiel pour la gestion du domaine aérien, en particulier en région Île-de-France.

Aujourd'hui, les couloirs et les approches aériennes n'existent pas dans la loi : ils relèvent du domaine réglementaire. L'ACNUSA a essayé de mettre un peu d'ordre, à la suite d'une directive européenne, en proposant des volumes de protection environnementale, qui sont une excellente mesure, mais qui ne concernent que les approches à partir de l'entrée à l'ILS, c'est-à-dire lorsqu'on s'aligne pour l'atterrissage, et éventuellement les couloirs pour le décollage.

Or, force est de constater que, bien souvent, les nuisances se produisent avant l'entrée à l'ILS, c'est-à-dire environ dix-sept kilomètres avant l'aéroport. Par ailleurs, ces volumes comportent des valeurs maximales, mais qui sont déjà normées par l'informatique. En revanche, l'altitude minimale en deçà de laquelle il serait souhaitable que les avions ne passent pas n'est pas du domaine réglementaire, et encore moins du domaine législatif.

Nous avons toute confiance dans l'excellente administration qu'est la direction générale de l'aviation civile, mais j'ai la faiblesse de penser que c'est aux députés de faire la loi et de mieux codifier le domaine de l'aérien qui, jusqu'à présent, ne relève que du domaine réglementaire. Nous proposons que les VPE aillent au-delà des PEB, car aujourd'hui, les approches au-delà des 20 kilomètres sont souvent en deçà des 3 000 ou 4 000 pieds, qui sont, à Roissy, les actuels points d'entrée aux instruments.

En commission, j'ai proposé de fixer la norme à 10 000 pieds. Mon excellent collègue Christian Jacob m'a fait valoir que ce n'était pas la peine puisqu'on survole déjà Paris à 6 000 pieds ! Je lui ai fait remarquer qu'il était surprenant et choquant qu'après le 11 septembre, on continue à survoler Paris et La Défense à une altitude dangereuse en termes de sécurité comme d'environnement. Mais, dès que l'on propose des modifications à la DGAC et au ministère des transports, ceux-ci invoquent la sécurité pour ne rien changer.

Monsieur le secrétaire d'État, il est temps de remettre un peu d'ordre dans tout cela, il est temps que le Parlement légifère enfin sur les approches aériennes, il est temps d'appliquer le principe pollueur-payeur, comme cela figure d'ailleurs dans le texte, à l'article 35, sur les approches, il est temps d'imposer aux pilotes qu'on ne sort pas le train d'atterrissage à plus de 20 kilomètres, il est temps, enfin, de respecter les riverains.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable.

Sur le fond, nous sommes tous d'accord, car l'objectif est louable. Mais, comme vous l'avez dit dans votre exposé des motifs, monsieur Paternotte, nous sommes dans le domaine réglementaire. À la rigueur, cette question aurait pu relever du Grenelle 2, mais en aucun cas d'un texte législatif. Je laisse le soin à M. le secrétaire d'État de l'expliquer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Nous sommes dans le cadre d'une loi d'orientation, alors que la proposition de M. Paternotte relève du domaine réglementaire – d'ailleurs au niveau préfectoral plutôt que ministériel.

La préoccupation de M. Paternotte est tout à fait légitime. Je rappelle que nous avons procédé, depuis quelques mois, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, dans le cadre du Grenelle, à

un certain nombre de mesures sur des descentes continues. Nous avons fait des expérimentations très positives qui permettent d'éviter les paliers. J'espère que nous allons pouvoir généraliser le plus rapidement possible ce type de descente.

Nous avons également pris des mesures sur les volumes moteurs. Je tiens à dire à l'ensemble de l'Assemblée que, dans le cadre du « ciel unique », que nous mettons actuellement en œuvre, nous allons pouvoir réduire considérablement certaines procédures et améliorer les descentes dans le sens que souhaite M. Paternotte. Ainsi, par exemple, si nous mettons en œuvre les blocs d'espace de contrôle européen, les FAB – *functional airspace blocks* –, que nous sommes en train de préparer, nous arriverons à réduire, par de nouvelles mesures, les nuisances sonores que subissent les riverains et à diminuer la consommation de kérosène ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>. Sur un vol Paris-Munich, pour prendre l'exemple d'un vol bref, on gagnera jusqu'à dix minutes en appliquant ces nouvelles méthodes, tout en respectant mieux les riverains.

L'action de la France au niveau européen va dans ce sens. Cela étant, nous avons entendu l'appel de M. Paternotte et, pour ma part, je suis prêt à travailler avec lui dans ce domaine.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Il s'agit d'un dossier extrêmement important. C'est l'un des quatre principaux amendements que je défendrai à l'occasion de ce texte.

J'apprécie vos efforts, monsieur le secrétaire d'État, auxquels, d'ailleurs, nous ne sommes pas étrangers !

Vous allez expérimenter la descente lisse sur Roissy en 2011. J'aurais préféré que vous donniez la priorité à Orly.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il y a moins de trafic.

**M. Yanick Paternotte.** Je sais par ailleurs que les contrôleurs sont des gens difficiles à manœuvrer...

S'agissant du ciel unique, vous dites que l'on va gagner dix minutes pour un vol bref et que cela permettra des économies de carburant. J'en suis ravi pour les compagnies !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Et des économies de CO<sub>2</sub> !

**M. Yanick Paternotte.** Je l'ai déjà dit lorsque nous avons transcrit l'accord *Open Sky* entre l'Amérique du Nord et l'Europe, le ciel unique va surtout permettre plus de mouvement. La vie est un équilibre, il faut donc une contrepartie : si vous faites du quantitatif, il faut aussi faire du qualitatif. Voilà pourquoi les couloirs aériens doivent relever du domaine législatif, faute de quoi nous serons à la merci des lobbies et de l'administration – pour laquelle j'ai néanmoins un très grand respect. Il ne faut pas raconter trop d'histoires à la représentation nationale !

**M. Éric Diard.** Il a raison !

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.** M. Paternotte pose une vraie question, et il a raison de la poser. Mais cette question ne relève pas du domaine législatif. Le rapporteur est fondé à le rappeler : l'article 37 de la Constitution est très clair. Nous sommes ici pour élaborer la loi en fonction de la Constitution, que nous devons respecter.



Cette question n'est pas du domaine de la loi et ne relève pas, *a fortiori*, d'une loi d'orientation où l'on se contente de fixer de grands principes. On ne peut, dans un texte d'orientation, traiter de la hauteur du survol des avions. Il ne s'agirait alors plus d'orientation, mais d'application.

J'en appelle au consensus entre nous sur ce point important. Monsieur Paternotte, puisque vous êtes un membre très assidu de la commission des affaires économiques, je propose de vous confier, avec quelques-uns de vos collègues, une mission d'information sur ce sujet. Vous serez ainsi responsable de ce problème pour en discuter directement avec le Gouvernement et trouver, avec lui, les bonnes solutions. J'espère que, lorsque vous les aurez trouvées grâce à la qualité de votre travail, vous viendrez nous les présenter dans l'hémicycle!

**Mme la présidente.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Paternotte?

**M. Yanick Paternotte.** J'entends bien que la flagornerie m'impose de le faire, mais le fond du problème demeure. Je suis persuadé que ce point relève du domaine de la loi, bien davantage, en tout cas, que nombre de dispositions d'ordre réglementaire que notre Assemblée a adoptées ces derniers jours!

**M. Yves Cochet.** Il a raison!

**M. Yanick Paternotte.** J'accepte donc de retirer l'amendement, monsieur le président Ollier, puisque vous me le demandez avec tant de gentillesse, mais je crois que c'est une erreur.

**Mme la présidente.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** J'imagine qu'il va sans dire que cette mission d'information sera composée en respectant la représentation des groupes, mais peut-être pourriez-vous nous le confirmer, monsieur le président de la commission?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** M. Paternotte ayant retiré son amendement, ce dont je le remercie, les choses sont bien claires. Cette mission d'information sera naturellement composée de membres de la majorité et de l'opposition.

*(L'amendement n° 1136 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n°s 113, 698 et 1137, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 113.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Il se justifie par son texte même.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Éric Diard, pour soutenir l'amendement n° 698.

**M. Éric Diard.** Par cet amendement de précision – et dans l'esprit du Grenelle – je ne me contente pas de demander la limitation du bruit, je demande sa réduction.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte, pour soutenir l'amendement n° 1137.

**M. Yanick Paternotte.** Dans le même état d'esprit, il ne s'agit pas de limiter l'augmentation, mais d'abaisser concrètement le taux des nuisances.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 698 et 1137?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Ils sont satisfaits par l'amendement de la commission. En effet, M. Diard propose de « diminuer » les nuisances, M. Paternotte de les « baisser » et mon amendement de les « faire baisser ». Leurs auteurs peuvent donc sans dommage les retirer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Conforme à celui de la commission.

*(Les amendements n°s 698 et 1137 sont retirés.)*

*(L'amendement n° 113 est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 211.

La parole est à M. Claude Bodin.

**M. Claude Bodin.** Mon amendement tend à insérer, à l'alinéa 6, après les mots : « des avions », les mots : « et par la mise en place d'un couvre-feu nocturne ».

En 2007, on a dénombré, sur le secteur de Roissy, 20 369 mouvements entre zéro heure et cinq heures du matin et 61 393 mouvements entre vingt-deux heures et six heures. Quatre-vingt-cinq communes – conseils municipaux au complet – ont manifesté le mois dernier au Trocadéro pour demander la mise en place de ce couvre-feu nocturne.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis défavorable. Il est impossible d'imposer un couvre-feu pur et simple. En effet, comme M. Bodin le sait pertinemment, cela contraindrait à supprimer de nombreux vols internationaux. Sa préoccupation a cependant été prise en compte, puisque les procédures d'approche ont été modifiées, notamment avec les atterrissages continus. Nous notons donc une nette amélioration dans ce domaine.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis, madame la présidente.

J'ajoute – M. Bodin et M. Paternotte le savent – que nous attendons les conclusions du rapport demandé par le Président de la République à M. Dermagne, qui donnera un certain nombre d'indications sur le rôle de l'aéroport de Vatry et sur l'organisation d'ensemble. Lorsque nous connaîtrons la teneur de ce rapport, nous y travaillerons, en particulier avec la nouvelle mission que le président Ollier vient de confier à M. Paternotte et avec tous les parlementaires intéressés.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Je bois ces paroles avec quelque nostalgie, et je soutiens tout à fait l'amendement de MM. Bodin et Paternotte. En effet, voici un peu plus de dix ans, s'est posée la question du doublement du nombre de pistes de l'aéroport de Roissy, qui en comptait alors deux. Différentes circonstances ont ainsi amené M. Gayssot, alors ministre des transports, à décider de porter le nombre de pistes de deux à quatre. J'avais d'ailleurs déposé une proposition de loi, qui a été votée, tendant à la création de l'ACNUSA – autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires – dont on parle encore. C'est aujourd'hui exactement la même problématique et j'ai l'impression de revenir dix ans en arrière. On va mettre en place des missions d'information... Je suis, quant à moi, tout à fait favorable au couvre-feu nocturne, et j'ai d'ailleurs déposé

un amendement en ce sens un peu plus loin. Cela concerne essentiellement les mouvements de La Poste. La Poste fait actuellement du « J plus un » à 85 %. Si l'on supprime les mouvements nocturnes à Roissy, ce ne sera plus qu'à 60 %.

**M. Michel Bouvard.** C'est une attaque contre le service public! (*Sourires.*)

**M. Yves Cochet.** Un million de personnes voient leurs nuit perturbées par le trafic de l'aéroport de Roissy, ce qui est facteur de stress psychologique intense. Ne pourrait-on se résoudre à ce que 40 % des lettres arrivent le surlendemain au lieu du lendemain, afin d'éviter de faire passer des nuits blanches à un million d'habitants du Val-d'Oise? C'est un choix politique. J'y suis, quant à moi, favorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat.** Je souhaiterais apporter une précision à M. Cochet, qui a raison d'évoquer ce sujet. La Poste est en train, si je suis dire, de changer d'aile (*Sourires*), puisque le président Bailly a fait état d'une importante commande à venir de TGV postaux. Je citerai également le projet CAREX que défend M. Paternotte. L'idée est d'essayer de mettre du fret sur TGV la nuit: il pourrait s'agir du fret postal et d'une partie du fret des compagnies internationales de type FedEx...

J'ajoute aussi – et je le dis en présence des députés ltramarins – qu'il faut aussi penser à l'outre-mer. Le premier avion qui ouvre la plate-forme de Roissy le matin atterrit à quatre heures cinquante-trois; il s'agit du vol provenant de Tokyo, qui assure la correspondance de Nouméa et constitue la seule possibilité, pour nos compatriotes de Nouvelle-Calédonie, de rallier Paris. Nous sommes tributaires des heures d'ouverture de l'aéroport de Narita, car il n'y a pas d'autre solution.

*(L'amendement n° 211 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n° 685, présenté par la commission.

*(L'amendement n° 685, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 114.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Cet amendement, adopté par la commission à l'initiative de MM. Meunier et Paternotte, affirme l'objectif de réduire l'impact environnemental.

*(L'amendement n° 114, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 115, présenté par la commission.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Cet amendement a pour objectif d'obtenir une économie de CO2 en agissant également sur les temps périphériques, qu'il s'agisse des temps d'attente ou de roulage.

*(L'amendement n° 115, accepté par le Gouvernement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n° 684, présenté par la commission.

*(L'amendement n° 684, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1082.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Quand j'ai lu l'alinéa 6, j'ai sauté au plafond: il y est écrit, en effet, que « la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen [...] en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans »! Il me paraîtrait préférable d'écrire « s'élevant à 200 millions d'euros »!

*(L'amendement n° 1082, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement rédactionnel n° 1339, présenté par la commission.

*(L'amendement n° 1339, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements, n°s 1450, 1075, 1162 et 1041, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 1450.

**M. Yves Cochet.** J'ai déjà évoqué ce problème il y a quelques instants. Je pense que M. Bodin et M. Paternotte rejoindront mon propos.

Je propose que notre pays instaure une taxation du kérosène sur ses vols intérieurs. Comme vous le savez, cela fait au moins soixante ans que l'Organisation internationale de l'aviation civile s'y oppose. Lorsque le baril augmente, le prix du litre de kérosène augmente mécaniquement. C'est pourquoi la mention « surcharge carburant », correspondant bien entendu à une hausse de prix, figure sur les billets d'avion, qu'il s'agisse des compagnies *low cost*, des charters, ou d'Air France. C'est fort bien, mais cela ne dissuade pas les gens de prendre l'avion, notamment pour les vols intérieurs. Heureusement, le TGV concurrence désormais Airbus! Lorsque la SNCF a lancé le TGV, elle l'a d'ailleurs, à l'époque, qualifié d'« Airbus sur rail ».

J'ajoute que les émissions de gaz à effet de serre, qui vont croissant, sont d'autant plus importantes que l'altitude est élevée: un avion qui vole à 10 000 mètres en émet bien plus qu'à basse altitude, et l'impact sur le climat en est donc accru.

Créer une taxe « kérosène » sur les vols intérieurs – et proposer à nos partenaires de l'étendre aux vols intra-européens – rétablirait en outre une certaine équité entre transports aériens et transports terrestres. Les poids lourds sont assujettis à des taxes sur le carburant; il n'y a aucune justification à ce que les avions ne le soient pas. Les avions doivent être taxés pour des raisons écologiques, mais aussi pour des raisons d'équité économique et de concurrence entre les modes de transport. La taxe « Chirac » a bien été créée pour un motif humanitaire; pourquoi ne pas instaurer une taxe « kérosène » pour des raisons écologiques?

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 1075.

**M. André Chassaigne.** Mon amendement n'est pas tout à fait identique. En effet, la taxe sur le kérosène s'appliquerait aux seules lignes aériennes dont l'itinéraire est desservi par une liaison ferroviaire à grande vitesse à qualité de prestation comparable.

Selon l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, les avions décollant de France, y compris pour des vols intérieurs, émettraient un volume de gaz à effet de serre égal à la moitié de celui émis par les voitures particulières circulant en France.

Le groupe 1 du Grenelle préconise, dans son rapport, « d'organiser une cohérence des dessertes aériennes avec le réseau TGV afin de trouver un équilibre concurrentiel au regard du report modal sur des modes moins polluants », et une majorité du groupe propose « la mise en place d'outils de régulation. »

Enfin, puisque notre collègue Bouvard a levé les bras au ciel en entendant parler de taxation, je voudrais lui rappeler l'exemple de la taxe dite « Chirac » créée pour financer la lutte contre le sida. Nous pourrions, par un dispositif analogue, contribuer à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 1162.

**M. Yves Cochet.** C'est presque le même – sinon typographiquement, du moins sémantiquement – que celui de M. Chassaigne, et je n'ai donc rien à ajouter.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Tourtelier, pour défendre l'amendement n° 1041.

**M. Philippe Tourtelier.** Il participe du même esprit. Nous ne comprendrions pas, compte tenu des discussions que nous avons eues et de l'esprit même du Grenelle, qui est de transférer le trafic de la route vers le fer, que ces amendements soient rejetés. Quand il y a une alternative de qualité, il faut l'utiliser.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur ces quatre amendements ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable.

Au lieu de créer une taxe, nous avons choisi d'instaurer des quotas d'émission, ce qui me paraît être une spirale beaucoup plus vertueuse. Sur le plan écologique, à mon avis, on arrivera ainsi à un bien meilleur résultat.

Plutôt que de taxer les avions, laissons le ferroviaire gagner ses parts de marché, ce qu'il fait actuellement. Sur les trajets de moins de mille kilomètres, il s'impose naturellement. Continuons donc sur cette lancée, sans qu'il soit besoin de prévoir une taxe supplémentaire.

**M. André Chassaigne.** Dans ce cas, il ne faut pas subventionner les lignes *low cost* !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** D'abord, il ne serait pas possible d'instaurer une telle taxe, car une directive européenne nous interdit de taxer l'aviation commerciale. Ce n'est donc pas compatible avec nos engagements européens.

Par ailleurs, comme l'a très bien dit M. le rapporteur, le fait d'inclure l'aviation civile dans le système d'échange des permis d'émission constitue une réponse forte. La France s'est engagée, durant sa présidence européenne – et encore la semaine dernière, lors du dernier conseil des ministres de l'Union européenne –, à faire progresser ce dossier.

Enfin, le ferroviaire est l'alternative par excellence. Entre Paris et Lyon, il ne subsiste plus que quelques liaisons aériennes pour assurer la correspondance à Roissy – et aucune avec Orly. Il n'y a plus de trafic aérien non plus entre Paris et Bruxelles. Sur Paris-Bordeaux, 65 % du trafic est réalisé par le TGV bien que la ligne ne soit à grande vitesse

que jusqu'au sud de Tours. De même, sur Paris-Marseille, alors que le trajet dure trois heures et qu'il existe une alternative *low cost* ou Air France, la part du ferroviaire est supérieure à 60 %. La réponse est donc, bien évidemment, le développement des lignes TGV.

J'ajoute qu'il faut penser à nos compatriotes des îles, qu'il s'agisse de la Corse ou encore des îles du Ponant, pour qui la liaison aérienne est parfois la seule possible en termes d'aménagement du territoire.

*(Les amendements n° 1450, 1075, 1162 et 1041, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n° 1163, 1138 et 1165, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1138 et 1165 sont identiques.

La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 1163.

**M. Yves Cochet.** Je propose que l'on interdise le trafic nocturne aéroportuaire entre minuit et cinq heures du matin.

On peut envisager une dérogation pour les vols en provenance de Narita où ils ont pris des passagers venus de Nouméa, mais il faut penser aux quelque 5 millions d'habitants de l'Île-de-France qui subissent des nuisances aériennes. À Orly, il existe déjà un couvre-feu entre minuit et cinq heures du matin, mais ce n'est pas le cas à Roissy, pour les raisons que l'on a dites : il y a FedEx, La Poste, les vols internationaux. C'est, dans le monde, le seul aéroport de cette taille où il en soit ainsi.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Mais non !

**M. Yves Cochet.** Mais si ! Un million au moins de personnes sont dérangées et peuvent être gravement perturbées par ce trafic nocturne, et pas seulement dans le Val-d'Oise. On a tout de même le droit de dormir entre minuit et cinq heures du matin !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte, pour défendre l'amendement n° 1138.

**M. Yanick Paternotte.** Je souhaite que la France renforce les contraintes imposées au trafic nocturne d'aéroports situés en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible. Cela va dans le sens de plusieurs amendements qui ont été déposés, sans toutefois être trop contraignant.

Je vous l'ai dit, monsieur le secrétaire d'État, il y a des mesures que l'on peut prendre tout de suite, comme étendre au Bourget les heures de couvre-feu d'Orly, ou l'imposer sur le doublé sud de Roissy...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il n'est quasiment plus utilisé la nuit !

**M. Yanick Paternotte.** Ce n'est pas tout à fait exact. En tout cas, en combinant toutes ces mesures, et en diversifiant les approches – en particulier l'approche avec vent dans le dos –, on pourrait créer un couvre-feu de fait sans supprimer le trafic. Simplement, les avions ne passeraient plus au-dessus de la tête des gens.

Je crois que c'est un excellent amendement et je suis persuadé qu'il a retenu toute votre attention.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Noël Mamère, pour défendre l'amendement n° 1165.



**M. Noël Mamère.** Il y a une notion à laquelle nous avons peu réfléchi depuis le début de notre discussion : c'est l'injustice environnementale.

À l'origine, les aéroports ont été construits à la campagne. On a réalisé ensuite, dans leur périmètre, un certain nombre de constructions pour des familles en difficulté, et l'on s'aperçoit aujourd'hui que ceux qui sont victimes des perturbations liées au passage des avions sont souvent déjà victimes d'injustices sociales. Il y a donc accumulation des injustices sociales et des injustices environnementales. Si le Grenelle de l'environnement doit avoir un sens politique, c'est précisément de contribuer à lutter contre ces deux formes d'injustices.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable.

**M. Yanick Paternotte.** C'est dommage !

**M. Christian Jacob, rapporteur.** J'invite les auteurs des amendements n<sup>os</sup> 1138 et 1165 à s'envoler jusqu'à l'article 36 et à se poser à l'alinéa 3. (*Sourires.*) Ils découvriront ainsi que la lutte contre le bruit des transports aériens – et en particulier les contraintes imposées au trafic nocturne en zone urbanisée – est renforcée, que les interdictions sont maintenues et que l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports bénéficiera de moyens supplémentaires en vertu du principe pollueur-payeur. Il me semble que cela répond quasiment mot pour mot aux préoccupations exprimées par ces trois amendements, dont je souhaite donc le retrait.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Sur l'amendement n<sup>o</sup> 1163, j'ai expliqué tout à l'heure pourquoi une telle interdiction était impossible, même si l'objectif du Gouvernement est de diminuer le plus possible le nombre de vols la nuit. C'est la raison pour laquelle nous appuyons le projet CAREX, qui vise à transférer, à l'échelle européenne, du trafic de fret nocturne sur TGV.

Quant aux deux autres amendements, ils sont pris en compte dans le texte et des mesures sont déjà engagées. Nous aurons très prochainement les propositions du président Dermagne pour une charte du développement durable de Roissy. Si elle contient des mesures d'ordre législatif, la navette permettra de les intégrer.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Je veux bien retirer mon amendement, mais je tiens à dire à notre excellent rapporteur que je n'ai pas survolé ce texte et qu'il y a belle lurette que j'ai atterri dans la réalité ! (*Sourires.*)

(*L'amendement n<sup>o</sup> 1138 est retiré.*)

(*L'amendement n<sup>o</sup> 1163 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n<sup>o</sup> 1165 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n<sup>o</sup> 2062.

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il s'agit de préciser les objectifs de la poursuite du développement de nos lignes à grande vitesse : améliorer les liaisons entre les capitales régionales et la région parisienne, permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France, favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion de notre réseau avec les réseaux des pays limitrophes.

Nous envisageons aussi de compléter les infrastructures classiques. J'ai déjà dit aux élus normands qu'un tronçon de ligne nouvelle pourrait être inscrit dans le futur schéma directeur et réglerait le problème de la bifurcation de Mantes. On aurait un tronçon commun en région parisienne, permettant une grande accélération avant la bifurcation de Mantes entre la ligne Paris-Caen-Cherbourg et la ligne Paris-Rouen-le Havre.

L'État contribuera au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse.

Ce programme pourra porter sur : la ligne Sud-Europe-Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches, Poitiers-Limoges, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye ; la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire ; l'arc méditerranéen avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ; la desserte de l'est de la France avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin-Rhône, dont l'une est actuellement en construction ; l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France.

Nous préparons un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres, incluant la ligne Paris-Clermont-Lyon. La ligne historique du TGV en France, Paris-Lyon, est, en effet, déjà saturée à certaines heures du jour. Même si l'on améliorerait la signalisation, ce qui permettrait éventuellement de faire passer les interstices de cinq à quatre minutes, cela ne réglerait pas le problème. L'objectif est double : relier Paris à Lyon par un tracé ouest, permettant une vitesse commerciale de 350 ou 360 kilomètres-heure sans arrêt ; apporter une desserte complémentaire aux régions Centre, Limousin et Auvergne, et, de là, au nord et au sud du massif Central.

**M. André Chassaigne.** Quand ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Remerciez déjà le Gouvernement d'avoir eu cette idée, je vous répondrai après !

Cette ligne Paris-Clermont-Lyon pourra être reliée à un barreau est-ouest : cela rejoint le projet Transline porté par le président Souchon et par bien d'autres encore.

Nous allons bientôt aussi connaître un problème de saturation sur la ligne Paris-Lille. Comme nous avons retenu l'option que la ligne vers l'Angleterre ne soit pas une ligne directe par Amiens-Boulogne, comme la ligne classique, mais une ligne nouvelle passant par Lille, nous nous trouvons en concurrence avec le trafic d'Eurostar ainsi qu'avec le trafic vers Bruxelles et Amsterdam – une ligne nouvelle est prévue entre les deux capitales – ou vers Cologne et la Ruhr. Il se posera donc à terme un problème de saturation, et nous voyons bien l'intérêt d'un projet de ligne Paris-Amiens-Calais.

**M. Daniel Fasquelle.** Très bien !

**M. Alain Gest.** C'est tout l'intérêt d'avoir un ministre qui connaît ses dossiers !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Un schéma de l'ensemble de ces projets emblématiques sera proposé dans quelques mois.

En ce qui concerne la liaison Lyon-Turin, que nous avons souvent évoquée avec Michel Bouvard et l'ensemble des parlementaires de la région Rhône-Alpes, nous clarifions les choses en mentionnant le traité international, ce qui est extrêmement important. Nous menons également la réflexion sur l'aboutissement au futur tunnel par l'accès autour de Chambéry et la nécessité de saturer d'abord l'actuelle ligne de la Maurienne.

De même, le CFAL est – les élus de Rhône-Alpes le savent bien – un projet ultra-prioritaire pour le fret ; il s'agit du contournement sud de Lyon, qui permettra de relier la ligne Rhin-Rhône actuellement en construction avec l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Lyon. Je rappelle que nous avons récemment pris une mesure pour définir le cadre de la passation des études.

Nous étudierons d'autres projets à long terme. Le projet ALTRO, ou Transline, que j'ai cité à l'instant, peut très bien se raccorder au projet Paris-Clermont-Lyon, quelque par à l'ouest de l'Auvergne.

Par ailleurs, je connais l'intérêt que porte M. Paternotte à l'idée, judicieuse en termes d'aménagement du territoire, d'une ligne nouvelle qui partirait de Lille et, passant par l'Est, desservirait Lyon ainsi que l'aéroport de Vatry.

**M. Benoist Apparu.** Très bonne idée !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je pense que le rapport Dermagne indiquera que Vatry doit être inclus dans le périmètre de la desserte aéroportuaire française et francilienne. Comme je le disais hier à M. Paternotte et à plusieurs autres parlementaires, il me paraît prioritaire d'étudier le plus rapidement possible la possibilité de relier Vatry à la ligne TGV-Est dans de bonnes conditions. On pourrait alors, par le contournement de la région parisienne, relier également Roissy à Vatry, ce qui rentre tout à fait dans le système CAREX. Si nous assurons en outre l'interconnexion avec l'Île-de-France, nous relierions Vatry, Roissy et Orly, créant ainsi une alternative ferroviaire au schéma aéroportuaire.

**M. Benoist Apparu.** Très bien !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** En ce qui concerne le sillon lorrain, nous sommes tout à fait d'accord pour réaliser une étude concernant sa saturation, avec l'idée qu'il faut se projeter dans le long terme.

S'agissant de la ligne actuelle Paris-Boulogne, c'est-à-dire de la desserte du Nord-Ouest, il convient naturellement de moderniser la liaison existante en attendant la ligne nouvelle.

La desserte du Béarn et de la Bigorre a été évoquée avec les parlementaires présents aux réunions de Bordeaux. Il y a une demande très forte des élus pyrénéens, qui souhaitent profiter de la ligne Sud Europe Atlantique, et nous avons promis de voir avec eux comment améliorer fortement les liaisons. Mme Lignières-Cassou a beaucoup insisté sur ce point.

Voilà, mesdames et messieurs les députés, ce que contient l'amendement n° 2062 du Gouvernement : des engagements, un calendrier, toute une série d'études, et le souhait d'élaborer conjointement avec le Parlement le futur schéma national des infrastructures.

**M. Alain Gest.** Très bien !

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, dans la mesure où l'adoption de l'amendement du Gouvernement ferait tomber un grand nombre d'amendements, je vais donner la parole à ceux d'entre vous, nombreux, qui souhaitent s'exprimer.

La parole est à M. Noël Mamère.

**M. Noël Mamère.** Monsieur le secrétaire d'état, l'initiative que vous avez prise en présentant cet amendement pose un problème politique. Cela n'est d'ailleurs pas la première fois que vous nous faites le coup, puisque vous avez agi de la même manière hier soir, concernant l'éco-redevance. Dans le but de précipiter la discussion parlementaire (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*) afin d'examiner la loi de finances dans les délais prévus par la Constitution, votre amendement va en faire tomber une trentaine d'autres.

**M. Alain Gest.** Et alors ?

**M. Noël Mamère.** Il faut arrêter de nous prendre pour des imbéciles ! (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*)

En outre, l'exposé des motifs pose un problème quant au rôle des parlementaires. Dois-je rappeler que nous avons été réunis en Congrès à Versailles pour renforcer les pouvoirs du Parlement ?

**Plusieurs députés du groupe UMP.** Vous n'avez pas voté la réforme !

**M. Noël Mamère.** Je ne l'ai pas votée, mais elle existe ! Et la seule loi organique qui sera votée d'ici à la fin de l'année a pour but de permettre au Président de la République, qui souhaite procéder à un remaniement ministériel, de recaser ses ministres en leur permettant de redevenir députés ou sénateurs. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*) Il faudrait nous prendre un peu plus au sérieux !

N'y a-t-il pas eu déjà plusieurs reports de la discussion de ce projet de loi ? Malgré cela, le Gouvernement souhaite encore réduire le débat pour en finir ce soir ou demain, et présente des amendements visant à en faire tomber d'autres, qui ont été travaillés par les députés en commission.

Je cite l'exposé des motifs de l'amendement : « Cet amendement a pour but de clarifier et d'améliorer la rédaction du III de l'article 10 à la suite des amendements déposés par les parlementaires ». Cela voudrait donc dire que c'est au Gouvernement de décider si nous avons à présenter et à défendre des amendements ou non ! C'est une inversion des rôles. Dans une démocratie parlementaire, celui du Parlement devrait être au contraire affirmé.

Monsieur le secrétaire d'état, je ne suis pas là pour défendre mon pré carré, mais les gens discutent aussi en Aquitaine. Nous ne sommes pas obligés de construire une ligne à grande vitesse sur la ligne Sud-Europe-Atlantique ; nous pourrions améliorer plutôt la ligne existante. L'argent que vous allez dépenser pourrait servir à financer d'autres infrastructures, qui permettraient, par exemple, de transporter les camions sur des trains, plutôt que de rechercher un gain de temps pour les passagers.

Tout cela mérite que l'on en discute, et l'on ne peut accepter qu'au moyen d'un amendement mettant tout dans le même sac, vous disiez ainsi aux députés : « Circulez, il n'y a rien à voir ! »

**M. François Brottes.** Monsieur le secrétaire d'état, vous pouvez compter sur nous pour dénoncer, aussi souvent que nécessaire, les tactiques de réécriture d'amendements qui viseraient à vider de leur substance nos débats. Or, cette fois, nous ne le ferons pas. Ce « paquet ferroviaire » intègre en effet un certain nombre de propositions dont plusieurs ont été formulées par les députés de notre groupe. Si toutes n'y figurent pas, la présidente nous a cependant fait savoir que nous aurons un débat sur les raisons qui ont conduit le Gouvernement à en écarter certaines. Travailler de cette manière ne nous pose aucun problème. En revanche, s'il s'était agi de réécrire l'article à seule fin d'éliminer tout amendement, nous aurions évidemment été les premiers à nous en offusquer – pour employer un euphémisme.

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, vous êtes à présent une vingtaine d'inscrits. Je demanderai à chacun d'entre vous de bien vouloir ne pas dépasser deux minutes lorsque vous prendrez la parole.

La parole est à M. le président de la commission.

**M. Patrick Ollier**, *président de la commission des affaires économiques*. Je ne puis laisser M. Mamère dire ce qu'il vient de dire, car je crois au contraire – et je remercie M. Brottes de présenter le problème comme il l'a fait – que nous faisons œuvre utile.

Hier soir, monsieur Mamère, dix-sept députés, de l'opposition sur la plupart, se sont exprimés sur l'article. Il vous aurait fallu prendre la parole à ce moment-là, car chacun a pu faire part de ses ambitions sur les projets qui le concernent. À la suite de ce débat, le Gouvernement a réfléchi au moyen de clarifier les choses, car, chaque intervenant souhaitant présenter des amendements sur des projets de lignes différents, le débat aurait été extrêmement confus. Il nous a donc paru nécessaire de rassembler tout ce que le Gouvernement était à même d'accepter, dans un amendement de clarification.

**M. Noël Mamère**. Ben voyons !

**M. Patrick Ollier**, *président de la commission des affaires économiques*. Mme la présidente veillera à ce que chacun puisse s'exprimer. C'est un travail constructif de partenariat, et je ne vois pas ce que la politique vient faire là-dedans. Cela nous permet de faire avancer le débat en permettant à chacun, dans l'opposition comme dans la majorité, de savoir ce que le Gouvernement entend faire.

Vingt orateurs vont avoir la parole, et nous serons heureux de les entendre. Voilà du vrai travail parlementaire !

**M. Noël Mamère**. C'est de l'enfumage !

**M. Patrick Ollier**, *président de la commission des affaires économiques*. Vos expressions outrancières et vos excès relèvent de la politique politicienne ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**Mme. la présidente**. La parole est à Mme Monique Boulestin.

**Mme Monique Boulestin**. Monsieur le secrétaire d'état, merci d'avoir pris en considération, avec cet amendement, l'enjeu stratégique que représente pour nos territoires le désenclavement ferroviaire, et d'avoir inscrit parmi les lignes prioritaires le barreau Limoges-Poitiers. En effet, les habitants du Limousin et leurs élus, toutes tendances confondues, n'auraient pas compris que l'on reporte indéfiniment des infrastructures modernes adaptées à leurs besoins et au développement économique, culturel et touristique de la région.

Au-delà des deux agglomérations concernées, Limoges et Poitiers, d'autres départements et régions du grand quart centre-ouest bénéficieront de cet axe reliant, par la façade atlantique, le Centre-Ouest, la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe. Ce projet, s'inscrivant dans les grands corridors européens, propose enfin le trajet le plus pertinent aux plans écologique et économique.

**Mme. la présidente**. La parole est à M. Germinal Peiro.

**M. Germinal Peiro**. Monsieur le secrétaire d'état, dans une période où nous sentons souvent l'État défaillant, je dois reconnaître que les présentes propositions vont dans le sens de l'intérêt général.

**M. Patrick Ollier**, *président de la commission des affaires économiques*. Merci !

**M. Alain Gest**. C'est bien de le reconnaître !

**M. Germinal Peiro**. L'intérêt général, c'est d'aménager notre pays, en vue de satisfaire non seulement les besoins présents, mais aussi les besoins futurs. Et, dans notre pays comme dans le reste du monde, cela consiste à privilégier le rail par rapport à l'automobile ou au transport aérien.

Personne ne peut remettre en cause le fait que les lignes à grande vitesse sont une nécessité, qu'elles représentent, aux plans social, économique et environnemental, comme en termes de sécurité, le moyen de transport de l'avenir. Les pays européens ne s'y sont d'ailleurs pas trompés. Je veux donc me réjouir à mon tour, même si des lacunes subsistent, de la prise en considération du maillage de nos territoires. En tant qu'élu de Dordogne, je suis heureux que Périgueux puisse, dans une dizaine d'années, être à moins de trois heures de Paris.

**M. Patrick Ollier**, *président de la commission des affaires économiques*. Je pourrai ainsi y retourner plus souvent !

**Mme. la présidente**. La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard**. Monsieur le secrétaire d'état, si nous ne pouvons que nous réjouir d'une proposition globale de clarification, il faut toutefois que cette dernière aille jusqu'au bout. S'agissant de la liaison Lyon-Turin, c'est uniquement la réalisation du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne, en Savoie, et Suse, dans le Piémont, qui fait actuellement l'objet d'un traité international, à savoir le traité de Turin de 2003.

Il y a donc lieu de préciser, au travers d'un sous-amendement que je vais déposer mais que le Gouvernement peut reprendre à son compte, que les voies d'accès au tunnel de base sont bien intégrées dans le programme français. C'est d'ailleurs l'intérêt du gouvernement français.

Il y a maintenant un an et demi, la commission intergouvernementale franco-italienne a approuvé un mémorandum répartissant le coût du tunnel de base entre 63 % pour la partie italienne et 37 % pour la partie française, alors que les quatre cinquièmes du tunnel de base sont en territoire français. Pourquoi les autorités italiennes ont-elles accepté cette clé de répartition ? Parce que les dépenses à engager sur les voies d'accès au tunnel de base du côté français sont plus importantes que celles à engager du côté italien.

Comme vous l'avez dit lors de votre venue sur place, monsieur le secrétaire d'État – ce dont je vous remercie –, il est clair que, si nous voulons passer l'avenant au traité international officialisant cette clé de répartition entre la France et l'Italie pour le tunnel de base, il faut que la partie italienne soit assurée que la partie française réalisera bien les voies d'accès du côté français qui justifient cet effort important des autorités italiennes dans le financement du tunnel de base. C'est ce que je vous propose de préciser.

Cela permettra aussi de poursuivre les discussions avec l'ensemble des collectivités : la région Rhône-Alpes – toutes sensibilités politiques confondues –, le conseil régional, les départements de Savoie, de Haute-Savoie et d'Isère, le grand Lyon, les agglomérations de Grenoble, Chambéry, Annecy et d'Annemasse. Dans un protocole d'accord signé le 19 mars 2002 et confirmé par un autre protocole le 19 mars 2007, ces collectivités se sont engagées à apporter leur part de financement aux voies d'accès, notamment en ce qui concerne la liaison voyageurs – la liaison fret relevant du financement de l'État et de RFF.

Lors de sa venue à Modane, le Premier ministre a personnellement garanti le respect du calendrier de ces travaux qui comportent aussi un engagement vis-à-vis de l'Union



européenne puisqu'il s'agit d'un projet européen. Accepter la proposition que je viens de faire permettrait de clarifier les choses et favoriserait le bon avancement du projet.

**Mme. la présidente.** Je demande à chacun des nombreux orateurs inscrits de faire l'effort de respecter le temps de parole de deux minutes qui leur est accordé.

La parole est à Mme Catherine Coutelle.

**Mme Catherine Coutelle.** Monsieur le secrétaire d'État, je redis, après ma collègue Monique Boulestin, notre satisfaction de voir réintroduite la ligne Poitiers-Limoges dans cette première partie du Grenelle des lignes à grande vitesse. Cette liaison avait été actée par le CIADT de 2003, et la commission de débat public en avait souligné tout l'intérêt en mars 2007.

Lorsque ce projet sera réalisé, il mettra Paris à deux heures de Limoges, et non l'inverse. (*Sourires.*) Il reliera aussi deux capitales régionales : Poitiers et Limoges. À ce propos, monsieur le secrétaire d'État, je vous ferai observer que, dans votre introduction, vous ne reprenez pas tout à fait la première rédaction. Au lieu d'écrire : « La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne », j'aimerais que vous en reveniez à la version initiale, qui précisait : « et de relier les capitales entre elles. » Cette notion a disparu...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Elle figure à la ligne suivante : « et de permettre des liaisons rapides entre elles. »

**Mme Catherine Coutelle.** Dont acte.

En termes d'aménagement du territoire, vous l'avez dit, cette ligne permettra de relier la façade atlantique au Massif Central par des lignes transversales qui font aujourd'hui cruellement défaut à notre réseau, construit en étoile au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce sont quelque 2,5 millions d'habitants et 900 000 emplois qui seront ainsi desservis. Je me fais la porte-parole de l'ensemble des élus et acteurs qui se sont mobilisés pour que cette ligne réapparaisse comme indiqué maintenant dans le projet de loi.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Antoine Herth.

**M. Antoine Herth.** Je voudrais saluer le travail de synthèse réalisé ; j'y vois la patte de notre excellent rapporteur, qui a assuré une liaison efficace avec le Gouvernement.

Cependant, et cela avait fait l'objet de deux amendements qui vont évidemment tomber, je voudrais demander au Gouvernement de hiérarchiser plus précisément l'énumération, car il est difficile de distinguer les objectifs prioritaires.

Pour établir cette hiérarchie, je suggère la prise en compte de deux critères. D'une part, on pourrait retenir les projets prévoyant une liaison avec les pays limitrophes européens, ce qui influe positivement sur l'équilibre financier, notamment sur celui de l'exploitant de la ligne. On avait ainsi annoncé que sur la ligne Paris-Strasbourg, longtemps en attente, la SNCF serait déficitaire. En fait, on se rend compte que Stuttgart, Bâle et Zurich alimentent massivement le trafic.

Comme second critère, nous pourrions retenir l'état d'avancement des études, même si cela nous amène peut-être au-delà de la loi d'orientation et déjà dans l'application. Il s'agirait de mettre prioritairement en chantier les lignes pour lesquelles les études sont les plus avancées. Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous apporter quelques précisions ?

**Mme. la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je suis d'accord avec mon collègue Brottes pour considérer qu'il y a eu des améliorations. Strasbourg est mentionnée dans la deuxième version du texte, ce qui n'était pas le cas dans la première.

Par ailleurs, j'approuve totalement ce qui vient d'être dit : en ce qui concerne la construction de la deuxième phase du TGV-Est, non seulement les études sont terminées mais les financements sont avancés : les régions les plus concernées, comme l'Alsace et la Lorraine, les ont déjà actés. Il me semble important que tous ceux qui ont acté les financements de la première phase, notamment l'Île-de-France, participent à la deuxième. Quand il s'agissait de faire démarrer le TGV, tout le monde était d'accord, mais on constate aujourd'hui des réticences dans certaines régions. La Lorraine soutient donc fortement la position alsacienne sur ce sujet.

Dernier point : si l'on veut que Strasbourg reste le siège du Parlement européen, il serait utile de pousser les feux sur ce dossier déjà bien avancé, et surtout d'accélérer les travaux de la gare d'interconnexion fer-fer. Comme beaucoup de gares TGV, elle est actuellement placée au milieu des champs, ce qui n'est absolument pas satisfaisant. Les gens du Luxembourg, de Belgique ou des Pays-Bas qui veulent rejoindre Strasbourg ne le peuvent pas, faute d'interconnexion fer-fer.

Nous proposons une solution et vous nous avez rendu visite avant-hier, monsieur le secrétaire d'État. Mais il est évident qu'il faut accélérer ce dossier si nous voulons être crédibles. Sinon, Strasbourg risque de disparaître en tant que siège du Parlement européen, sans aucune compensation pour la France, alors que tous les autres pays en ont obtenu lors de leur adhésion à l'Union européenne.

**M. Antoine Herth.** Excellent !

**Mme. la présidente.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Tout d'abord, je voudrais souligner l'ambition de ce programme important : nous avons sous les yeux un véritable catalogue. Disposerons-nous des moyens pour le financer et pour le mettre en œuvre ? On peut redouter d'importants transferts de charges vers les collectivités territoriales, notamment les régions. Compte tenu des transferts présents et à venir, je ne sais pas si les régions auront les moyens de faire face.

Ensuite, s'agissant du programme supplémentaire de 2 500 kilomètres, notamment de la ligne entre Clermont-Ferrand et Lyon, je voudrais que vous me confirmiez que son objectif est aussi de desservir la région Centre, et en particulier le département de l'Indre.

Enfin, j'aimerais davantage de précision sur le barreau est-ouest. Où passera-t-il ? D'où partira-t-il ? Où arrivera-t-il ? Il est permis de se poser la question : est-ce au sud, au centre, au nord de la France ?

**Mme. la présidente.** La parole est à Mme Frédérique Massat.

**Mme Frédérique Massat.** Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis pour mes collègues qui ont obtenu satisfaction, mais je regrette fortement que votre regard et votre cœur ne se soient pas tournés vers Midi-Pyrénées, et que la liaison Toulouse-Narbonne ait été oubliée.

**M. Jean-Louis Idiart.** Tout à fait !

**Mme Frédérique Massat.** Cela paraît incompréhensible. Hier, je ne me suis pas inscrite sur l'article 11, dans la mesure où les intervenants étaient assez nombreux et où je comptais présenter un amendement ce matin. Or, il tombera en raison de l'amendement du Gouvernement.

Cependant, vous le savez, les élus de Midi-Pyrénées, le conseil régional et l'ensemble des conseils généraux sont fortement mobilisés pour l'axe Toulouse-Bordeaux auquel manquent 150 kilomètres de LGV. Vous me direz qu'en additionnant les tronçons de 150 kilomètres, on arrive à des chiffres importants. Mais nous sommes sur un axe européen qui, avec ces 150 kilomètres supplémentaires, permettrait d'atteindre le Sud, l'Espagne.

À cet égard, je me fais la porte-parole de l'eurorégion et des quatre régions de part et d'autre de la frontière qui militent depuis des années pour la réalisation de cet axe. Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais obtenir une réponse sur l'achèvement de cet axe.

**M. Jean-Louis Idiart.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Serge Grouard.

**M. Serge Grouard.** Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis également de l'ouverture dont a fait preuve le Gouvernement en prenant en compte certaines suggestions formulées par les parlementaires. Avec quelques collègues, dont Gérard Charasse, j'avais déposé plusieurs amendements susceptibles de tomber.

Nous saluons en particulier l'inscription de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand permettant de rallier Lyon. Nous ne nous plaçons pas dans une logique de simple défense de territoire. Il s'agit vraiment d'un enjeu d'aménagement national. La SNCF nous explique que la ligne Paris-Lyon est saturée. À brève échéance, il faudra donc doubler cette ligne. S'offrent deux solutions : l'intelligente et l'autre. (*Mouvements divers.*)

L'autre – commençons par elle – consisterait à créer une ligne parallèle à celle existante. La solution intelligente consisterait à faire d'une pierre deux coups, en desservant cette grande région Centre dont une bonne partie ne bénéficie pas actuellement de ligne à grande vitesse, et en répondant au passage à l'objectif affiché par l'amendement du Gouvernement : relier les capitales régionales. Actuellement, deux capitales régionales ne sont pas desservies par TGV, Orléans et Clermont-Ferrand. La logique conduit alors à prévoir une ligne Paris-Lyon, desservant Bourges, Orléans et Clermont-Ferrand. Voilà du bon investissement, de la bonne dépense publique !

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais que vous répondiez à deux questions. Pourriez-vous préciser que cette ligne vise bien à relier les capitales régionales et particulièrement la ville d'Orléans, impérieuse nécessité ?

**Mme la présidente.** Veuillez conclure, monsieur Grouard.

**M. Serge Grouard.** Madame la présidente, je participe à ce débat depuis son début, je compte rester jusqu'à la fin, et je considère n'avoir pas abusé de la parole.

Ma deuxième observation porte sur la cohérence des objectifs poursuivis. Puisqu'il est urgent de répondre à la saturation de la ligne Paris-Lyon et nécessaire de relier Paris à Clermont-Ferrand, il faudrait inclure la ligne Paris-Clermont-Lyon dans le premier programme d'investissements prévus, et donc dans la première partie de l'amendement du Gouvernement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Daniel Fasquelle.

**M. Daniel Fasquelle.** Je me réjouis de l'amendement du Gouvernement. Il prouve que celui-ci est à l'écoute des parlementaires, comme l'a été le rapporteur lors des travaux en commission.

Cet amendement reprend en effet celui, adopté en commission, que j'avais cosigné avec Alain Gest, Jérôme Bignon, Gilbert Mathon et Olivier Jardé afin de proposer la mise à l'étude d'une ligne à grande vitesse Paris-Amiens-Londres *via* la côte d'Opale et la côte picarde. Cette dernière précision a disparu de l'amendement gouvernemental mais M. le secrétaire d'État pourra, j'imagine, me rassurer sur ce point.

Une telle proposition est une bonne nouvelle pour le ferroviaire, mais aussi pour la desserte du nord de l'Europe – car la ligne vers Lille arrivait à saturation –, le sud de la côte d'Opale et le nord de la côte picarde : les lignes à grande vitesse ont en effet vocation à faciliter le développement économique et touristique des territoires.

Je me réjouis de la tenue prochaine d'une table ronde au sujet de l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne-sur-Mer *via* la côte picarde, table ronde qui, je l'espère, sera suivie d'autres réunions de travail.

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Si certains d'entre nous ne sont pas intervenus hier sur l'article, c'est qu'ils comptaient le faire lors de la discussion des amendements. Au reste, la séance ayant été levée à une heure trente, il ne restait guère de temps pour des débats supplémentaires.

Votre amendement, monsieur le secrétaire d'État, confirme certaines avancées par rapport au projet de loi qui nous était soumis. Je souhaiterais néanmoins éclaircir deux ou trois points. Vous comprendrez que je m'arrête d'abord sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Celle-ci est le fruit d'une action des différents acteurs concernés – conseil régional d'Auvergne, départements, ministres en vue au Gouvernement... Parmi les aspects positifs de votre proposition, je retiendrai l'abandon de la notion de long terme et l'idée d'un débat public. En revanche, aucun échéancier n'est prévu pour le programme supplémentaire de 2 500 kilomètres. Je souhaiterais, afin que nous ayons une perspective, qu'une date soit inscrite dans le texte, comme c'est d'ailleurs le cas pour les autres lignes mentionnées. Pour reprendre une expression auvergnate, vous nous faites acheter un âne dans un sac ! (*Sourires.*) On pourrait ainsi compléter la référence au débat public par l'expression suivante : « suivi d'un rapport présentant les options de tracé et les clés de financement en 2013 au plus tard ». Les acteurs du territoire approuveraient une telle précision, qui enrichirait votre amendement.

Par ailleurs, s'agissant du barreau est-ouest, il semble que la partie est soit davantage prise en compte que la partie ouest : je ne suis pas sûr, monsieur le secrétaire d'État, que votre amendement fasse apparaître la totalité des branches du projet Transline. Je vous invite donc à apporter des précisions, comme le proposaient d'ailleurs des amendements déposés par des collègues socialistes du Massif Central.

**Mme la présidente.** Merci de bien vouloir conclure, monsieur Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je termine, madame la présidente.

Un amendement de Jean-Claude Sandrier évoquait la radiale Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : l'inscription, par ailleurs opportune, de la branche Poitiers-Limoges la remet-elle en cause ? Cette radiale, qui, si j'ai bien compris, ne serait pas à grande vitesse, avait fait l'objet d'une convention entre l'État et les régions concernées dès 2001.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bernard Lesterlin.

**M. Bernard Lesterlin.** Votre amendement, monsieur le secrétaire d'État, montre que vous avez été attentif au souci de clarification exprimé par mes collègues auvergnats.

Pour faire simple, nous avons, dans l'Allier, une situation d'interconnexion, avec une branche nord qui constituera, par l'ouest, la partie principale de la nouvelle ligne Paris-Lyon, une branche est qui joindra l'Allier à Lyon, et une branche ouest dite « barreau est-ouest ». Après le Conseil des ministres du 11 juin dernier, vous aviez indiqué au Sénat que l'ensemble des projets n'étaient pas situés sur la même échelle de temps. Cela appelle trois questions de ma part.

En premier lieu, que fait-on en attendant ? Le problème se pose en effet de la régénération du réseau existant et de l'éventuelle électrification de certaines lignes, lesquelles permettront d'assurer la connexion avec les futures gares de TGV.

Par ailleurs, s'agissant du barreau est-ouest, *quid* de la liaison entre le département de l'Allier et Limoges ? Nous nous réjouissons, comme nos collègues limougeaux et poitevins, de ce que la ligne Poitiers-Limoges devienne à grande vitesse, mais il faudra bien joindre les différents axes.

Enfin, juste avant le terme de la séance d'hier soir, je vous ai interrogé sur un éventuel financement européen. Votre projet comportant des infrastructures de transport à l'échelle européenne, dans quelle mesure l'Union, sous l'impulsion de la présidence française, pourra-t-elle y contribuer ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jardé.

**M. Olivier Jardé.** Je salue l'amendement gouvernemental, pour lequel tous les députés de la Somme et du Pas-de-Calais se sont mobilisés – Daniel Fasquelle, Alain Gest, Jérôme Bignon, Gilbert Mathon et Maxime Gremetz –, sans oublier le travail de fond mené par le « Club du Fanal ». La mise à l'étude de la ligne Paris-Amiens-Calais est une bonne nouvelle.

J'avais déposé deux amendements relatifs, d'une part, au barreau Creil-Roissy, et, de l'autre, à l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne. Vous avez, monsieur le secrétaire d'État, partiellement répondu sur ces deux points, mais j'aimerais un engagement ferme de votre part quant à l'inscription, dans le débat public prévu d'ici à 2009, du barreau Creil-Roissy. Je souhaiterais également, car vous avez le pouvoir de réunir tous les contributeurs, que l'on prévoie une table ronde au sujet de l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne, à laquelle nous tenons tous.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Alain Gest.

**M. Alain Gest.** Je m'associe à tous ces remerciements. L'amendement est le signe que, contrairement à ce que prétendait M. Mamère, qui est déjà parti – sans doute n'y a-t-il pas assez de journalistes dans les tribunes... – (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe UMP*), le Gouvernement est à l'écoute des parlementaires.

Je remercie également le rapporteur, Christian Jacob, qui avait senti la sensibilité gouvernementale en faisant voter par la commission – que je remercie aussi avec son président – un amendement, adopté à l'unanimité, relatif à la ligne Paris-Calais *via* Amiens.

Je termine par un mot à l'intention de M. Mamère. Une fois de plus, il démontre que ce qui l'intéresse, c'est d'allumer des incendies et de faire de la provocation, et non d'obtenir

des résultats grâce à un bon travail parlementaire fourni sur tous les bancs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Votre amendement, monsieur le secrétaire d'État, est courageux, et il permet d'envisager les choses de façon opérationnelle.

Cependant, je ne comprends pas pourquoi ce courage s'arrête aux frontières des départements et régions d'outre-mer. Je suppose que c'est parce que l'on y est attentif à la biodiversité et à la richesse maritime. En outre, dans les alinéas 9 à 12, il est fait allusion aux lignes ferrées, ce qui sous-entend qu'il n'en est pas besoin dans l'outre-mer, où les déplacements de masse entre les différentes villes ne seraient pas nécessaires.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il en faudrait !

**M. Serge Letchimy.** Je vous remercie de le reconnaître, et vous proposerai donc un sous-amendement en ce sens.

De Basse-Terre à Pointe-à-Pitre et de Saint-Laurent à Cayenne, pour prendre deux exemples non martiniquais, que fait-on ? Aucun programme de transports en commun en site propre n'est prévu. Or nous entendons, nous aussi, participer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles. Pour ce faire, il convient d'accompagner les populations dans une mutation modale de la voiture privée vers le transport collectif. Le drame, c'est que le lien n'est pas fait avec le développement économique et l'aménagement du territoire, de sorte que, faut de désenclaver certains territoires, on accroît le surpeuplement des grandes villes.

Je propose donc de compléter l'amendement par l'alinéa suivant : « Un programme de transports en commun en site propre sera défini et mis en œuvre en outre-mer avec le soutien de l'État » – j'insiste sur ce point – « et en concertation avec les collectivités territoriales. »

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Fromion.

**M. Yves Fromion.** Je m'associe à mon tour, monsieur le secrétaire d'État, aux compliments qui vous ont été adressés. Vous avez su, de façon intelligente, satisfaire certaines demandes des parlementaires qui voient dans le présent texte une vraie occasion d'aménager le territoire avec pertinence.

Mon collègue Serge Grouard a parlé du projet Paris-Clermont-Ferrand-Lyon : les habitants et représentants de la région Centre considèrent que cette ligne devrait contribuer à désenclaver leur région, à la rapprocher de Paris et du reste de l'Europe, mais ils souhaitent qu'elle participe d'un véritable projet d'aménagement du territoire. L'itinéraire de cette ligne n'est pas encore complètement défini, mais on en devine l'inflexion : il est souhaitable que des embranchements soient prévus et rendent possible la desserte de nos grandes capitales régionales.

**M. André Chassaing.** Très bien !

**M. Yves Fromion.** Et il n'y a pas qu'Orléans : une autre ville la vaut bien, pour avoir été longtemps capitale de la France : Bourges. (*Sourires sur les bancs du groupe UMP.*) Personne n'imaginerait que l'on ne parle pas de Bourges. Il va de soi que le dispositif mis en place doit permettre d'irriguer ce territoire.

À cet égard, je voudrais vous poser, monsieur le secrétaire d'État, une question qui pourrait déboucher sur une sorte de sous-amendement d'appel. Dans la mesure où, pour la SNCF, il est urgent de doubler l'actuelle ligne Paris-Lyon, l'amende-



ment très intelligent que vous nous avez proposé ne pourrait-il remonter la ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon dans la liste des projets pour lesquels la concertation va démarrer avant la fin 2009 ? Vous-même dites que tout est déjà prêt, que les études sont déjà engagées en vue d'un débat public ; de son côté, la SNCF attend avec une impatience qu'elle ne dissimule plus le lancement d'un grand projet qui doit débloquer sa situation, et les collectivités locales ont déjà fait savoir qu'elles étaient prêtes à investir dans cette ligne nouvelle. Dès lors, pourquoi tarde-t-on ? Pourquoi ne pas engager le débat d'ici à 2009 ?

**M. André Chassaigne.** Excellent !

**M. Yves Fromion.** Un dernier mot, monsieur le secrétaire d'État – moi non plus, je n'ai pas trop abusé du prétoire depuis le début de l'examen de ce projet de loi. (*Sourires.*) Vous parlez de « barreau est-ouest ». Pour le moment, la formulation est assez vague, car les possibilités sont nombreuses. La ligne Paris-Clermont-Ferrand-Lyon peut très bien être un élément de ce barreau est-ouest, dans la partie comprise entre Orléans, Bourges et Lyon.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Bien sûr !

**M. Yves Fromion.** Il faudrait, pour cela, régénérer la ligne Lyon-Nantes, argument extrêmement fort pour la SNCF, dans la mesure où le tronçon compris entre Nantes, Tours et Orléans est déjà vivifié. En tout cas, nous tenons là une excellente occasion de faire d'une pierre deux coups, voire plusieurs coups.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de ce que vous avez fait. Ce que nous vous demandons, Serge Grouard et moi-même, c'est un tout petit pas supplémentaire, mais un pas de raison. Vous dites vous-même que la ligne de Clermont-Ferrand est déjà prête pour le débat public. Les collectivités territoriales sont prêtes. Un personnage extrêmement puissant de Clermont-Ferrand est naturellement prêt à vous aider. Monsieur le secrétaire d'État, écoutez-nous !

**M. Jean-Paul Chanteguet.** On a le droit de rêver...

**M. André Chassaigne.** Très bien !

**M. Maxime Bono.** Vous pouvez toujours rêver !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Comme mes collègues, je voudrais exprimer ma satisfaction devant un amendement du Gouvernement qui améliore très sensiblement la qualité du texte, et remercier le secrétaire d'État Dominique Bussereau d'y avoir cité la Normandie, dont la desserte sera « améliorée ». Toutefois, le verbe « améliorer » risque de ne satisfaire complètement ni les Normands – considérant, comme tous les Français, que la grande vitesse est un standard de modernité, dès lors qu'ils n'en bénéficient pas, ils s'estiment exclus de la modernité –, ni les parlementaires bas-normands qui soutiennent cet amendement, ni les Hauts-Normands qui soutenaient l'amendement de Mme Fourneyron. Depuis plus d'une quinzaine d'années, nous travaillons à l'amélioration des lignes Paris-Cherbourg ou Paris-Le Havre. Les collectivités, avec l'aide de l'État, ont financé l'électrification. Elles ont rénové les trains Corail : j'ai signé avec Anne-Marie Idrac, il y a deux ans, une convention à cet effet. Au mois de décembre, elles vont mettre en place le cadencement. Et pourtant, tout cela ne suffit pas à enrayer la dégradation de la vitesse et de la régularité.

Vous avez raison, monsieur le secrétaire d'État, il faut traiter la question du Mantois. Nous le demandons d'ailleurs depuis des années, avec la région Haute-Normandie. C'est une priorité : rien n'est plus urgent. Mais, ce faisant, nous ne

parviendrons même pas à retrouver les temps de transport que la SNCF vantait en 1973 avec le turbotrain : une heure quarante-huit entre Paris et Caen...

Pour y parvenir, il faudrait répondre à deux nécessités absolues : envisager dès maintenant le remplacement des trains Corail par des matériels plus modernes, plus rapides, plus capacitaires, les quais de la gare Saint-Lazare, trop courts, ne permettant pas l'allongement des convois ; réaliser la liaison des lignes normandes avec le réseau LGV. Nous avons travaillé à ce dernier point avec Claude Liebermann, pour ce qui est de la région de Pontorson vers la Bretagne. Nous pourrions y travailler à partir d'Alençon vers Le Mans. Il faut aussi y travailler au nord de Paris, avec une voie qui sera utilisée dans des conditions d'usage très insuffisantes, pour relier les deux Normandie à Roissy et aux autres interconnexions.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Je voudrais, pour commencer, faire une remarque de méthode. Certes, Yves Cochet l'a dit, les amendements gouvernementaux font tomber une trentaine d'amendements. Mais pourquoi pas ? Nous avons à faire face à l'inflation du nombre des amendements. Tant que le nouveau règlement de l'Assemblée nationale ne sera pas entré en vigueur, il n'y aura pas trente-six méthodes pour tâcher de boucler l'examen de ce texte dans les délais qui nous sont imposés.

**M. Alain Gest.** C'est parfaitement juste !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Le groupe centriste veut, lui aussi, saluer la volonté d'aménagement du Gouvernement. Le TGV est un bon compromis entre l'économique, l'écologique et le social. L'impulsion gouvernementale va donc dans le bon sens.

Monsieur le secrétaire d'État, je salue votre performance en matière de connaissance des lignes. Vous êtes bluffant. Vous connaissez toutes les lignes d'Aquitaine et d'ailleurs. À la place de Guillaume Pepy, je serais très inquiet pour mon poste. (*Rires.*)

**M. Yves Fromion.** Il est vraiment très fayot ! (*Sourires.*)

**M. Jean Dionis du Séjour.** Le texte est d'une habileté remarquable. On y a ajouté Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, Paris-Amiens-Calais, et c'est très bien. Mais, M. Chassaigne l'a remarqué, la notion de long terme a disparu. Aussi reprendrai-je deux questions qu'a déjà posées Antoine Herth.

Premièrement, la contribution de l'État reste inchangée, à 16 milliards d'euros, jusqu'à 2020. Le texte est consensuel, ce dont on ne peut que se réjouir, mais comment les arbitrages seront-ils faits ? Prenons l'exemple de l'Aquitaine et de la ligne Tours-Bordeaux. Une fois arrivée à Bordeaux, quelle direction prendra la ligne ? Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Hendaye ? Voilà un bon débat. À mon avis, vous ne ferez pas les deux en même temps à enveloppe constante. Le critère du nombre de personnes à desservir – 4 millions du côté de Toulouse et 1 million du côté de l'Espagne – sera-t-il pris en compte ?

Deuxièmement se pose la question du financement. On demande 22 millions d'euros à la communauté d'agglomération d'Agen. Pour nous, c'est un chiffre astronomique. Des partenariats public-privé sont-ils envisageables ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** À mon tour, je salue l'excellent amendement du Gouvernement. Je formule cependant deux propositions de sous-amendement.

Mon sous-amendement n° 2066 concerne les interconnexions en Île-de-France. Vous utilisez le pluriel, mais – singulièrement! – il ne reste que l'interconnexion sud. Je propose donc, à l'alinéa 11, après le mot : « interconnexion », d'insérer les mots : « Ouest et ». N'y voyez aucun esprit de malice – ce n'est pas mon habitude – ; j'entends seulement rester dans la logique de l'amendement n° 2062, qui veut étudier la liaison Londres-Paris par Amiens. L'aménagement du réseau national LGV doit suivre le réseau autoroutier; au fond, le tracé proposé pour la nouvelle LGV n'est autre que celui de l'autoroute A 16. Si l'A 16 reste bloquée en raison d'innombrables égoïsmes locaux, il faut bien que la LGV débouche, et qu'elle débouche par une interconnexion ouest. Ainsi, je fais une synthèse – qui séduira notre collègue Duron – en rebouclant la Normandie avec une interconnexion ouest qui relierait Roissy, Cergy, Saint-Quentin, Massy et Orly.

**M. Alain Gest.** Judicieux!

**M. Yanick Paternotte.** Une telle rocade à grande vitesse contribue vraiment à l'aménagement du territoire. À terme, elle permet une LGV Londres-Bordeaux sans passer par Disney. À terme, avec la gare d'interconnexion de Roissy, cela permet surtout d'éviter que toute l'Europe ne soit bloquée sitôt qu'une vache rentre dans un tunnel. C'est donc un sous-amendement de bon sens.

Mon second sous-amendement, n° 2067, propose d'insérer, après l'alinéa 11, l'alinéa suivant : « La desserte de Vatry par le barreau Reims-Châlons-Vatry ». Vous avez reconnu que c'était une excellente idée. Elle a été un peu oubliée, alors que c'est une urgence. Si, par hasard, vous vouliez un jour prolonger ce barreau entre Vatry, Dijon et Lyon, vous auriez doublé la liaison Paris-Lyon d'une autre manière.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** Je ne le fais et ne le ferai qu'une fois par jour, mais je veux revenir, de manière très générale, sur le contexte dans lequel nous débattons. Chacun s'est félicité de cet amendement, pour des raisons locales et nationales, qui pour la Normandie, qui pour le Massif Central, qui pour le Nord.

**M. Alain Gest.** C'est toujours l'intérêt de la France!

**M. Yves Cochet.** Quoi de plus normal, dans des circonstances normales? Le problème, c'est que nous ne sommes pas dans des circonstances normales. L'amendement prévoit desancements de LGV jusqu'en 2020, c'est-à-dire pour les douze prochaines années – ce qui ne signifie pas que les lignes à cette dateseront réalisées et que les trains rouleront. Nous avons là un discours essentialiste : pour le fret, nous préférons évidemment le cabotage, le fluvial et le chemin de fer aux autoroutes et aux camions. De même, nous préférons les LGV aux avions. Nous aborderons bientôt le chapitre de l'énergie et nous préférons les énergies renouvelables au méchant pétrole. Hélas, tout cela ne tient nullement compte de l'histoire réelle dans laquelle nous sommes depuis un an, depuis un mois, depuis une semaine. Je parle bien d'histoire réelle, pas d'histoire essentielle. Moi aussi, je suis en faveur des énergies renouvelables. Mais, depuis un an, depuis un mois, depuis une semaine, l'histoire a changé. Ce matin, le Nikkei a fini la séance en baisse de 11 %. Deux heures après son ouverture, la Bourse de Paris est à moins 3 %. Hier, le Dow Jones et le NASDAQ étaient à moins 6 et moins 7 %. Nous entrons dans une longue et douloureuse période de récession mondiale.

J'ai entendu, sur Bloomberg, des économistes dire que, l'an prochain, l'Allemagne, qui a pourtant des capacités d'exportation et une balance commerciale bien meilleures que les

nôtres, fera peut-être 0,2 % de croissance en 2009. Combien la France fera-t-elle? Zéro? Et combien en 2010? Voilà l'actualité, l'histoire réelle de notre pays.

**M. Antoine Herth.** Raison de plus pour investir!

**M. Yves Fromion.** On ne peut tout de même pas arrêter les trains!

**M. Yves Cochet.** Je veux bien qu'on soit sur le Titanic et qu'on chante : on va faire du Meccano, on va passer par Massy, on aura des rocade de TGV, tout ce que vous voulez, pour nous faire rêver, mais les icebergs approchent!

**M. Yves Fromion.** Et qu'est-ce qu'on fait? Du vélo?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Vous jouez faux, monsieur Cochet!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Proriol.

**M. Jean Proriol.** À mon tour d'intervenir sur l'excellent amendement déposé par le Gouvernement, bien meilleur que le précédent. Il faut reconnaître que le Grenelle a fait émerger un certain nombre de problèmes et de propositions concrètes. Ainsi, on a vu qu'en matière d'énergie, il fallait rechercher une consommation sobre, notamment pour les bâtiments; de même, on a constaté une relance de la petite hydro-électricité. Tout cela va dans la bonne direction.

Un mot sur la liaison Paris-Clermont-Lyon : chacun sait le rôle éminent qu'a joué M. Brice Hortefeux...

**M. Yves Fromion.** Oui!

**M. Jean Proriol...** en faveur de l'inscription du programme d'extension du réseau TGV. Malheureusement, il ne figure qu'en deuxième partie dans l'amendement. Aussi, Serge Grouard et moi-même souhaiterions que ce projet de ligne Paris-Clermont-Lyon soit transféré dans le programme des 2 000 kilomètres, qui porterait dès lors sur 2 500 kilomètres de ligne à grande vitesse. Rappelons que l'Auvergne et le Massif central ne bénéficient pas de ligne TGV : le Grand Centre est contourné aussi bien à l'est qu'à l'ouest. Nous devons donner à ces populations un accès aux lignes TGV. Aussi demandons-nous que les études de faisabilité de cet itinéraire soient accélérées pour desservir la région Centre, la région Limousin, et, bien sûr, Clermont-Ferrand et Lyon.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les sous-amendements n° 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068 et 2069?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je vais répondre aux vingt-deux orateurs qui se sont exprimés.

Monsieur Bouvard, l'avis du Gouvernement est favorable à votre sous-amendement n° 2063, qui améliore la qualité rédactionnelle de l'amendement n° 2062.

J'ai pris bonne note des propos de Mme Coutelle. Quant à M. Herth, il m'a interrogé sur la hiérarchie des projets. Celle-ci est évidemment liée aux études de faisabilité, au débat public et aux propositions des élus. Il faut aussi tenir compte des capacités contributives des collectivités; ainsi la région Alsace, déjà financeur de la ligne Paris-Strasbourg, actuellement partie prenante sur la ligne Rhin-Rhône, sera appelée à participer au financement de la suite. Cela suppose une concertation avec les régions et les autres collectivités locales. Rappelons aussi que pour conserver le siège du Parlement européen à Strasbourg, il est impératif d'améliorer la liaison avec Francfort : les travaux en cours sur le pont de Kehl permettront de relier Appenweier, Offenbourg et la ligne à grande vitesse sur la rive droite du Rhin, et ainsi de faire le trajet Strasbourg-Francfort en une heure. C'est très important

pour la correspondance avec l'aéroport international de Francfort et pour le maintien de Strasbourg comme capitale européenne.

J'ai bien entendu les propos de M. Le Déaut. M. Chanteguet a évoqué, ainsi que M. Grouard, les objectifs de la région Centre s'agissant de la ligne Paris-Clermont-Lyon. C'est un projet très intéressant pour votre région, d'une part, parce qu'il part de la gare d'Austerlitz, une des grandes gares parisiennes, particulièrement sous-utilisée eu égard au faisceau de voies dont elle dispose,...

**M. Yves Fromion.** Tout à fait!

**M. Serge Grouard.** Très juste!

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État...** et, d'autre part, parce que la ligne desservira Orléans, la capitale régionale. Tout le débat est de savoir quand la ligne s'incurve pour rejoindre l'Auvergne et Lyon, mais également qu'elle vire à droite, si vous me permettez l'expression, pour desservir le Berry, cher à M. Fromion, le Cher et de l'Indre. Il faudra prévoir toutes les bretelles nécessaires. Déjà, Paris-Bordeaux s'effectue en trois heures – avec une bretelle qui s'arrête à Tours, tandis qu'une série de bretelles desservent les autres villes.

Où se situe le barreau est-ouest? On peut considérer que la ligne actuelle, de Nantes à Saint-Pierre-des-Corps peut être cet axe – la région Centre a participé récemment à l'électrification de Vierzon-Bourges. Mais, dans l'esprit d'Altro et du projet Transline, il pourra s'agir d'une ligne nouvelle en direction des ports de La Rochelle et de Nantes. Il faut mener à bien un travail approfondi pour voir où situer le barreau est-ouest.

Madame Massat, j'ai bien noté vos remarques sur la ligne Toulouse-Narbonne. Celle-ci permettra de relier Paris-Bordeaux-Toulouse à l'axe venant de Montpellier, et de relier Toulouse à Barcelone en deux heures à peine. C'est d'une très grande importance au niveau européen.

**M. Germinal Peiro.** Bien sûr!

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** J'en ai déjà parlé à Jean-Louis Borloo. Nous devons très rapidement commencer à travailler sur le Toulouse-Narbonne: c'est le chaînon qui permettra de relier totalement le sud-Europe-Atlantique au sud-est, donc à la région PACA, à la région lyonnaise et à l'Espagne.

Monsieur Grouard, j'ai déjà évoqué la desserte ferroviaire d'Orléans et de la région Centre. Je partage votre vision des choses. Dans le cadre du projet Paris-Clermont-Lyon, nous voyons très clairement la nécessité de la ligne Paris-Orléans.

**M. Germinal Peiro.** C'est logique.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je salue à ce propos les efforts que vous faites en ce domaine – je pense notamment à la modernisation de votre gare.

J'ai bien noté les remarques de M. Fasquelle, et je vais répondre à M. Chassaigne: *quid* du POLT, c'est-à-dire de la ligne classique Paris-Orléans-Chateauroux-Toulouse? Il y a un programme de suppression de passages à niveau pour permettre un accroissement de la vitesse des trains entre Vierzon et Limoges – et éventuellement au sud de Limoges, mais ce serait plus compliqué au regard des contraintes de l'accidentologie. Nous allons poursuivre les travaux de modernisation du POLT, qui reste une ligne classique très importante. J'ai parlé hier, avec Mme Aurillac, de la desserte de Souillac et de Gourdon: c'est une ligne d'aménagement du territoire très utile.

Monsieur Lesterlin, je pense avoir répondu à vos remarques sur le barreau est-ouest.

J'en viens aux financements européens. C'est une affaire très compliquée. Nous bénéficions déjà de financements de l'Union – M. Barrot s'en est beaucoup occupé – pour des projets de dimension européenne: ainsi le Lyon-Turin ou la desserte Lyon-Figueiras. Mais il est évidemment plus difficile d'obtenir des financements européens pour des projets situés à l'intérieur de l'Hexagone: il faut alors démontrer que ces projets s'inscrivent dans une logique internationale.

**M. Michel Bouvard.** Très juste!

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** M. Juppé a ainsi obtenu de la Commission des financements supplémentaires pour la ligne Tours-Bordeaux, dans la mesure où il s'agissait de faire sauter le bouchon de Bordeaux (*Sourires*) en édifiant un pont sur la Garonne. Il faut vendre nos projets à la Commission en termes d'itinéraire européen pour essayer d'obtenir des financements communautaires.

Monsieur Jardé, nous allons saisir, comme vous le souhaitez, la Commission nationale du débat public à propos de la nouvelle ligne Creil-Roissy.

Monsieur Letchimy, vous avez raison: il y a un déficit d'infrastructures de transport outre-mer. Mis à part l'excellent projet de tram-train dans l'île de Réunion, qui réglerait des problèmes de sécurité routière bien connus, les DOM souffrent d'un déficit de projets. Les anciens réseaux locaux ont disparu dans les territoires ultramarins; nous devons mettre au point un système inspiré du projet tram-train. Je suis prêt à travailler, avec M. Jégo et avec les élus d'outre-mer, sur tous ces sujets.

Monsieur Fromion, j'ai déjà évoqué les embranchements ferroviaires, en particulier vers Bourges. S'agissant du projet de ligne à grande vitesse Paris-Clermont-Ferrand, je vous rappelle ce nous sommes partis de rien: il y a moins d'un an encore, ce projet n'existait pas.

**M. Yves Fromion.** C'est vrai.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Il est le fruit d'un travail collectif du Gouvernement, des élus, toutes sensibilités politiques confondues, et des collectivités locales. Il faut d'abord définir l'itinéraire, ce qui n'est pas simple: après Orléans, il faut descendre vers le sud, mais à quel moment tourner à droite?

**M. André Chassaigne.** C'est une véritable obsession, monsieur le secrétaire d'État! (*Sourires*.)

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Dans l'autre sens, c'est à gauche qu'il faut tourner!

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** C'est la réalité de la géographie, monsieur Chassaigne. Disons « tourner à l'est », cela vous fera doublement plaisir! (*Sourires*.) Nous devons mener à bien les études de faisabilité, puis organiser des débats publics. Il faut aussi savoir si nos entreprises ont la capacité de mener à bien l'ensemble des chantiers que j'ai évoqués. M. Cochet faisait tout à l'heure la mouche du coche, mais il n'avait pas tout à fait tort: compte tenu de la situation économique difficile, ces projets, réalisés dans le cadre d'un partenariat public-privé, nécessitent des financements bancaires et interbancaires considérables. Ainsi le chantier Tours-Bordeaux, aux dires des plus grandes entreprises de travaux publics, mobiliserait à lui seul la totalité de leur matériel, de leurs engins et de leurs ingénieurs. Il faut donc tenir compte de la capacité des entreprises françaises – et européennes, via les appels d'offre européens – à réaliser tous les chantiers concomitamment.



**M. Yves Fromion.** Il ne faut pas de blocage.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Vous avez tout à fait raison, monsieur Fromion : il n'y a pas de temps à perdre et il faut éviter les blocages.

J'en viens à ce qu'a dit M. Duron, rejoint par tous les élus de Normandie. Tout d'abord, je rappelle le projet du barreau qui permettra, en partant de Saint-Lazare, de shunter la bifurcation de Mantes et de dessiner deux axes, avec une voie vers Cherbourg et Caen, et une autre vers Rouen et Le Havre. Ce projet pourrait du reste s'inscrire dans la logique d'un trafic de grande banlieue francilienne, avec du matériel moderne.

Je partage également votre avis, monsieur Duron, sur ce manque dans la gamme existante, entre les TER et le TGV, qui serait le Corail de demain. Ses caractéristiques sont à préciser – peut-être une automotrice, peut-être à deux niveaux –, mais il faut que la SNCF mette en chantier un matériel non TGV, mais tout de même rapide, pour assurer les liaisons de demain. Ce serait tout à fait utile pour la Normandie. Je suis enfin d'accord avec vous sur la nécessité de travailler sur les raccordements des deux Normandie au LGV, mais aussi à Roissy.

Monsieur Dionis du Séjour, vous avez évoqué les arbitrages financiers à propos de la desserte de l'Aquitaine. Nous aurons une réunion le 14 novembre, à la préfecture de Bordeaux, pour essayer de boucler les financements, qui seront moitié privés, et moitié publics – État et collectivités. Puis il y aura une discussion entre les régions, les départements et les communautés d'agglomération. Ce travail est en cours. Ce n'est pas simple, mais j'ai bon espoir que nous puissions aboutir à un accord le 14 novembre. Il est vrai que les montants sont importants. Ainsi, M. Malvy, président de Midi-Pyrénées, a estimé que ce chantier représenterait pour sa région trente-six mois de fiscalité.

L'ampleur des projets que j'ai évoqués implique généralement un partenariat public-privé – je pense à Sud-Europe-Atlantique, Le Mans-Rennes, Lyon-Turin.

Monsieur Paternotte, j'émet un avis défavorable sur vos deux sous-amendements n<sup>os</sup> 2066 et 2067. Ils sont intéressants, mais les approuver conduirait à rouvrir la boîte de Pandore. Cela étant, je m'engage à étudier prioritairement avec vous le problème du raccordement de Vatry.

Enfin, monsieur Proriol, je crois avoir apporté des éléments de réponse en ce qui concerne le classement et la manière dont nous allons traiter le très grand projet d'aménagement du territoire que constitue la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, associée une desserte du Centre et du Limousin. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements restant en discussion ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Mes chers collègues, vous me permettez, après ces vingt-deux interventions et la réponse très détaillée de M. le secrétaire d'État, de donner un avis très lapidaire : la commission est défavorable aux sous-amendements n<sup>os</sup> 2066, 2064, 2067, 2068 et 2069. Elle est en revanche favorable au sous-amendement n<sup>o</sup> 2065, car il est de cohérence, ainsi qu'au sous-amendement n<sup>o</sup> 2063.

**Mme la présidente.** Mais le sous-amendement n<sup>o</sup> 2063 de M. Bouvard a été retiré, me semble-t-il !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis que la commission. Cela dit, j'aimerais comprendre : le Gouvernement est naturellement favorable aux sous-amendements n<sup>os</sup> 2063 et 2065, mais le sous-amendement n<sup>o</sup> 2064 ne m'a pas été distribué !

**Mme la présidente.** Et moi je n'ai plus de sous-amendement n<sup>o</sup> 2063 ! Nous allons suspendre la séance pour clarifier la situation, puis nous procéderons au vote.

### Suspension et reprise de la séance

**Mme la présidente.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à onze heures quarante-cinq, est reprise à onze heures cinquante-cinq.)*

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

Les choses ayant été clarifiées, pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, redonner l'avis du Gouvernement sur les différents sous-amendements pour éclairer l'Assemblée ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Avec votre autorisation, madame la présidente, je souhaiterais que M. Bouvard puisse nous expliquer très précisément où nous en sommes. Puis nous entendrons la commission et j'interviendrai après, si cela vous convient.

**Mme la présidente.** Bien sûr !

La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard.** Le Gouvernement a donné son accord au sous-amendement n<sup>o</sup> 2066. C'est le sous-amendement n<sup>o</sup> 2064 qui posait problème, mais il a été rectifié et il faut lire ainsi l'alinéa qu'il propose d'insérer après l'alinéa 11 : « les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien ». Cette rédaction permet d'englober l'ensemble des accès. Par voie de conséquence, le sous-amendement n<sup>o</sup> 2065 vise à supprimer l'alinéa 14 qui n'a plus lieu d'être.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n<sup>o</sup> 2064 rectifié ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Favorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

**Mme la présidente.** Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2069 de Mme Massat a, lui aussi, été rectifié.

**M. François Brottes.** Et il a été défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n<sup>o</sup> 2069 rectifié ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Favorable, en raison de la rectification.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2066 n'est pas adopté.)*

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2064 rectifié est adopté.)*

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2067 n'est pas adopté.)*

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2069 rectifié est adopté.)*

*(Le sous-amendement n<sup>o</sup> 2065 est adopté.)*

*(Le sous-amendement n° 2068 n'est pas adopté.)*

**M. Yves Cochet** et **M. André Chassaigne**. Abstention sur le vote de l'amendement n° 2062!

*(L'amendement n° 2062, sous-amendé, est adopté.)*

**Mme la présidente**. En conséquence, les amendements n°s 273, 1039, 284, 692, 445, 1149, 285, 522 rectifié, 702, 281, 971, 1139, 1037, 2051, 695, 1046, 1049, 1051, 1340 rectifié, 444, 1126, 1140, 1047, 224, 1038, 1045, 1048, 1050, 1052, 1054, 1088, 1079, 261, 703, 1073, 2052, 1151, 116, 696, 1337, 1338, 705, 752, 282, 521, 694 et 693 tombent.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy**. Mon sous-amendement n° 2068 n'a pas été adopté, mais M. le secrétaire d'État m'a demandé de proposer cette disposition à l'article 12. Que l'on n'aille pas me la refuser à ce moment-là!

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 1081.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne**. Il est défendu.

*(L'amendement n° 108, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 697.

La parole est à M. Alain Gest.

**M. Alain Gest**. Il est défendu.

*(L'amendement n° 697, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 117.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob**. Il est défendu.

*(L'amendement n° 117, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 1042.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier**. Il est défendu.

*(L'amendement n° 1042, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 275.

La parole est à M. Antoine Herth.

**M. Antoine Herth**. Cet amendement reprend l'idée de l'amendement n° 117 de la commission, qui vient d'être adopté. Bien qu'il ait une portée un peu plus normative, puisqu'il fait référence aux contrats de projets État-région, j'estime qu'il est satisfait. Par conséquent, je le retire.

*(L'amendement n° 275 est retiré.)*

*(L'article 11, modifié par les amendements adoptés, est adopté.)*

## Article 12

**Mme la présidente**. Sur l'article 12, je suis saisie d'un amendement n° 962.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy**. Il s'agit d'un amendement de cohérence, qui appelle sans doute un sous-amendement de la part du Gouvernement.

**Mme la présidente**. Quel est l'avis de la commission?

**M. Christian Jacob, rapporteur**. L'amendement n° 962 a été satisfait par un amendement identique, déposé sur l'article 11.

**Mme la présidente**. La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy**. Mais il permet de mettre l'article 12 en cohérence avec l'article 11.

**M. Christian Jacob, rapporteur**. Non, il pose un problème plus complexe. Avis défavorable.

*(L'amendement n° 962, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 756.

La parole est à M. Antoine Herth.

**M. Antoine Herth**. Il est défendu.

**Mme la présidente**. Quel est l'avis de la commission?

**M. Christian Jacob, rapporteur**. Avis défavorable: il est déjà satisfait.

*(L'amendement n° 756, repoussé par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie d'un amendement n° 681, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 2056.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur**. L'amendement n° 681 est rédactionnel.

**Mme la présidente**. La parole est à Mme Nicole Ameline, pour soutenir le sous-amendement n° 2056.

**Mme Nicole Ameline**. Le sous-amendement n° 2056 est défendu.

**Mme la présidente**. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement et ce sous-amendement?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État**. Avis favorable.

*(Le sous-amendement n° 205, accepté par la commission, est adopté.)*

**Mme la présidente**. En conséquence, le sous-amendement n° 2059 devient sans objet.

*(L'amendement n° 681, sous-amendé, est adopté.)*

**Mme la présidente**. Je suis saisie de trois amendements, n°s 1055, 1207 et 1167, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1055 et 1207 sont identiques.

**Mme la présidente**. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n° 1055.

**Mme Annick Lepetit**. Cet amendement vise à inscrire dans le texte la notion de « code de la rue », qui a bénéficié d'un travail de longue haleine commencé en avril 2006, sous l'impulsion de nombreuses collectivités locales et associations, par le ministère des transports, reprenant une initiative belge de 2004 visant à faire évoluer le code de la route. Au mois de

juillet, après plus de deux ans, le Gouvernement a pris un décret visant à modifier le code de la route et d'instaurer un code de la rue.

De nombreuses villes, dont Paris, se sont réjouies de ce texte qui met en œuvre des idées novatrices : il généralise notamment le contresens cyclable dans les zones 30, crée des zones de rencontre et tire les conséquences de l'évolution des modes de transports de nos concitoyens.

Ce serait manifestement un recul si l'article 12 du projet de loi ignorait le travail réalisé depuis plus de deux ans, notamment par les associations, qui se sont beaucoup investies dans le Grenelle de l'environnement. Nous proposons donc d'inscrire dans le texte le code de la rue, que de nombreuses communes appliquent déjà dans les plans de déplacements urbains. Puisque le Grenelle 1 est une loi d'orientation, il est important qu'il intègre les nouveaux modes de transport utilisés en zone urbaine ou périurbaine par nos concitoyens.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour défendre l'amendement n° 1207.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'initiative du code de la rue s'impose principalement en raison des divergences qui l'opposent au code de la route. Ainsi, en zone 30, il donne aux cyclistes la possibilité d'emprunter les sens interdits, et aux piétons celle de traverser en dehors des passages cloutés. Un véritable corps de réglementations est ainsi en train d'émerger, qui justifie de vote de l'amendement n° 1207.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 1167.

**M. Yves Cochet.** Mon amendement a le même objet que les amendements n°s 1055 et 1207. Le code de la rue, dont la mise en œuvre paraissait acquise à l'issue des tables rondes, semble rétrogradé au rang de « charte » dans le projet de loi. C'est pourquoi nous tenons à rétablir l'engagement initial du Grenelle en faveur d'un code, c'est-à-dire d'un recueil de règles définies par un groupe, une société, un métier, un État.

Mme Lepetit l'a rappelé : le code de la rue a été reconnu en Belgique par l'arrêté royal du 4 avril 2003, modifiant celui du 1<sup>er</sup> décembre 1975, qui invite à reconsidérer le code de la route quand il est inadapté à la circulation urbaine. Le code de la rue impose notamment l'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible : le camion doit adapter sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à l'approche d'un vélo et le vélo à l'approche d'un piéton. Il prescrit l'utilisation des trottoirs traversants, qui, aux croisements, font monter les automobiles au lieu de faire descendre les piétons sur la chaussée. Il prévoit encore des sens uniques limités, où les vélos circulent dans les deux sens et les automobiles à sens unique. Enfin, il oblige les rollers et les trottinettes à suivre les règles des piétons, quand ils roulent au pas, et celles des cyclistes, quand ils dépassent cette vitesse.

**M. Michel Piron.** Et pourquoi pas un code de la ruelle ?

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Les préoccupations très légitimes de nos collègues ont été prises en compte par le Gouvernement, qui prévoit dans le texte la mise en place d'une charte. Il n'est donc pas nécessaire de créer un code de la rue au risque de faire naître une confusion avec le code de la route.

La commission émet donc un avis défavorable à ces trois amendements.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(Les amendements identiques n°s 1055 et 1207 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 1167 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 110 deuxième rectification.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Cet amendement fait suite à un engagement que nous avions pris en séance envers M. Saddier et M. Brottes, qui avaient déposé un amendement comparable. Il vise à rappeler à l'article 12, où cette mention semble plus opportune, que l'État encouragera le transport par câble.

L'amendement est cosigné par M. Saddier, mais je propose que M. Brottes y soit également associé.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Avis très favorable.

*(L'amendement n° 110 deuxième rectification est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 963.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** La dernière phrase du premier alinéa mentionne « les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable », sans évoquer les moyens, notamment financiers, tout aussi nécessaires. Par cet amendement, nous proposons de combler cette lacune.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis défavorable. La commission comprend parfaitement votre demande, monsieur Letchimy, mais le Président de la République ayant annoncé une réforme des collectivités, c'est dans ce cadre qu'il conviendra de mentionner les moyens des collectivités, plutôt que dans un article portant sur le Grenelle de l'environnement.

*(L'amendement n° 963, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 118 deuxième rectification.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 118 deuxième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1208.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Il est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis défavorable. La question des péages urbains a déjà été évoquée. Nous examinons un texte d'orientation ; or l'amendement n° 1208 soulève une question qui touche aux moyens d'application. Par conséquent, il trouverait mieux sa place dans le Grenelle 2.



Sur cette question, beaucoup de points doivent être tranchés, dont l'utilisation des financements. On ne peut créer un octroi à l'entrée des villes sans réfléchir à la manière il sera redistribué ni à quel usage – parking, amélioration du transport collectif pour ceux qui viennent de l'extérieur ou pour ceux qui se déplacent dans la ville – son produit sera affecté. Je suggère à notre collègue de retirer son amendement.

**Mme la présidente.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Dionis du Séjour ?

**M. Jean Dionis du Séjour.** Oui, madame la présidente.

*(L'amendement n° 1208 est retiré.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 680 de la commission est rédactionnel.

*(L'amendement n° 680, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n° 1168, 1230 et 1277, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1168 et 1230 sont identiques.

La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 1168.

**M. Yves Cochet.** Nous sommes en plein Mondial de l'automobile. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, dernier, le Gouvernement a mis en place un système de bonus-malus, qui intervient à l'achat d'une nouvelle voiture.

Mais quand on a les moyens d'acquérir un véhicule à 30 000 ou 40 000 euros, on n'est pas à 1 000 ou 2 000 euros près.

**M. Alain Gest.** Parlez pour vous...

**M. Yves Cochet.** Allons ! Entre 30 et 32 000... Je crois pour ma part, même si cela ne fera évidemment pas plaisir, que l'ancien système annuel de la vignette devrait être rétabli, quitte à l'appeler toujours appeler « bonus-malus ». Tel est le but de l'amendement n° 1168.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour soutenir l'amendement n° 1230.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Mes arguments sont les mêmes que ceux de M. Cochet

**Mme la présidente.** La parole est à M. Serge Grouard, pour soutenir l'amendement n° 1277.

**M. Serge Grouard.** En instaurant un paiement annuel plutôt qu'un paiement à l'achat, l'amendement n° 1277 vise à renforcer le caractère incitatif de l'éco-pastille.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** La commission est défavorable à ces trois amendements qui relèvent de la loi de finances.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(Les amendements identiques n° 1168 et 1230 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 1277 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 757.

La parole est à M. Éric Diard.

**M. Éric Diard.** Il est défendu.

*(L'amendement n° 757, repoussé par la commission et par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n° 786 rectifié, 1191 et 1195 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 786 et 1191 sont identiques.

La parole est à M. Alain Gest, pour soutenir l'amendement n° 786.

**M. Alain Gest.** Il s'agit d'un amendement à caractère social destiné à permettre aux personnes les moins favorisées d'acheter des véhicules à faible consommation de carburant et à faible émission de dioxyde de carbone grâce à l'instauration d'un prêt à taux zéro écologique.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 1191 est défendu.

**M. Jean Dionis du Séjour.** De même que l'amendement n° 1195.

Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** La commission a rejeté ces amendements. Je suis favorable à l'idée d'un prêt à taux zéro écologique, mais cette mesure devra plutôt être examinée dans le cadre du projet de loi de finances.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(Les amendements identiques n° 786 rectifié et 1191 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 1195 rectifié n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 119 rectifié de la commission, 967, 1278 et 1451.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Ils sont défendus.

*(Les amendements identiques n° 119 rectifié, 967, 1278 et 1451, acceptés par le Gouvernement sont adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 120 rectifié de la commission et 1371.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je laisse à Mme Labrette-Ménager le soin de les présenter.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Fabienne Labrette-Ménager, pour défendre l'amendement n° 1371.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Cet amendement a pour objectif d'empêcher que le dispositif de l'éco-pastille et, à l'horizon 2012, la norme 130 grammes par kilomètre, ne s'appliquent aux véhicules bénéficiant d'une carte grise « véhicule de collection » ainsi qu'aux véhicules de compétition dans le cadre d'une compétition. Les collectionneurs sont très nombreux en France, et, par essence (*Sourires*), ils préservent le patrimoine. Je dirai donc que cet amendement est... essentiel.

**M. François Brottes.** C'est la fête des grands-mères !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Le Gouvernement, pour rester cohérent, ne peut être que défavorable à ces amendements.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** Je comprends que le Gouvernement respecte la logique de son texte, mais il faut aussi préserver un patrimoine essentiel. Or il me semble possible de rendre ce combat compatible avec les exigences du développement durable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. François Brottes.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Il est président d'une association des vieilles voitures !

**M. François Brottes.** Le sujet est délicat et sensible. Les voitures concernées ne sont pas extrêmement vertueuses en matière de développement durable ; elles sont belles à voir, mais moins à respirer... Si elles ne sont soumises à aucune obligation, nous aurons du mal à répondre à ceux qui, faute d'argent pour s'équiper d'une automobile neuve, roulent dans une vieille carcasse polluante, ne manqueront pas de nous dire que seuls ceux qui ont les moyens de collectionner les voitures chères ont le droit de polluer. (« *Mais non !* » sur les bancs du groupe UMP.) Prenons garde à ne pas faire de pédagogie à l'envers...

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Si la commission a émis un avis favorable à ce dispositif, c'est parce qu'il vise exclusivement les véhicules de collection.

(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 120 rectifié et 1371 sont adoptés.)

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n<sup>os</sup> 1171 deuxième rectification, 1057 et 1232 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1171 deuxième rectification.

**M. Yves Cochet.** Cet amendement reprend l'engagement n<sup>o</sup> 23 du Grenelle de l'environnement qui prévoyait l'élargissement du champ du versement transport aux communes en fonction de leur population en saison touristique.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement car le débat sur le versement transport a sa place en loi de finances.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 1057

**M. Jean-Yves Le Déaut.** L'amendement n<sup>o</sup> 1057 défend le principe de l'égalité du versement transport pour toutes les régions françaises.

La loi du 12 juillet 1971 avait institué un versement transport au profit des transports parisiens, puis du le syndicat des transports d'Île-de-France. Un prélèvement fiscal analogue a été instauré pour les autres régions françaises par la loi du 11 juillet 1973. Tous les employeurs publics ou privés employant plus de neuf salariés dont le lieu de travail se situe dans le périmètre d'une zone de prélèvement y sont assujettis. Les associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif et dont l'activité revêt un caractère social en sont exemptées.

Pour le développement des transports collectifs, tout semble donc aller pour le mieux dans le meilleur des mondes. Malheureusement, le tableau est moins idyllique si l'on compare l'évolution du versement transport en Île-de-France et dans les autres régions du territoire. En 2006, le

produit total du versement transport s'élève à 5,32 milliards d'euros dont 2,75 milliards d'euros pour l'Île-de-France et 2,57 milliards d'euros hors Île-de-France. Les dix millions d'habitants de l'Île-de-France bénéficient donc de la moitié du versement transport et se partagent la même somme que cinquante millions de Français. On peut concevoir admettons que les problèmes de transport en l'Île-de-France sont plus importants qu'ailleurs ; mais, si nous ne critiquons pas les taux fixés pour la région Île-de-France, force est de constater qu'ils ne sont que de 1 % environ dans le reste du territoire – à comparer aux 1,4 % pour les départements 77, 78, 91 et 95 ; 1,7 % pour les départements 93 et 94, et 2,6 % pour les départements 75 et 92.

Certes, on sait que le MEDEF ne veut pas toucher à cet équilibre et que le sujet est politiquement délicat. Reste que jamais nous ne parviendrons à développer pas les transports en commun dans les grandes villes françaises si nous ne traitons pas cette question majeure.

Mon amendement ne demande pas la suppression de ce qui a été acquis par l'Île-de-France ; il cherche seulement à offrir à certaines grandes villes des conditions identiques à celles dont a bénéficié cette région. Le principe d'égalité est inscrit dans la Constitution et rien ne justifie la répartition actuelle du versement transport alors que de nombreuses régions et villes de France connaissent des difficultés similaires en matière de transport.

L'amendement n<sup>o</sup> 1057, que j'ai déposé avec MM. Queyranne et Duron – qui sont également signataires avec les collègues de mon groupe d'un autre amendement sur lequel je ne m'appesantirai pas –, vise à poser une question essentielle pour le développement des transports en commun dans l'ensemble du pays.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour défendre l'amendement n<sup>o</sup> 1232.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Sur un sujet aussi important, le rapporteur ne peut se contenter de nous renvoyer à la loi de finances... Nous avons tous affirmé, la main sur le cœur, qu'il fallait accorder une priorité absolue au transport collectif. C'est bien, mais ce ne sera que du vent si le versement transport reste plafonné par la loi et que les recettes continuent de provenir pour 80 % du contribuable et pour 20 % de l'usager. Il s'agit d'un enjeu majeur, tant pour les régions et leurs TER, que pour les conseils généraux et leurs réseaux de bus. C'est aussi le cas pour les agglomérations et leurs réseaux de bus urbains, et au sein de la communauté d'agglomération d'Agen, lors des délibérations pour une priorité « bus », nous nous sommes heurtés au strict plafonnement du versement transport.

En conséquence, au-delà de mon amendement, je soutiendrai celui du groupe socialiste et tous ceux qui auront le même objet. Il est urgent de faire évoluer la situation.

**Mme Annick Lepetit.** C'est vrai !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 1171 deuxième rectification, 1057 et 1232 rectifié ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je répète que les objectifs visés par ces amendements, qui permettent de mieux financer les transports collectifs, me semblent légitimes.

Néanmoins, il s'agit bien d'agir sur le financement des transports, d'augmenter les moyens, de moduler, de réguler ou de déplaçonner ; autant de mesures qui ne peuvent être

prises que dans le cadre du projet de loi de finances, voire éventuellement dans celui du Grenelle II, mais pas dans une loi d'orientation.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ces trois amendements ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Ce débat est essentiel. Nous devons développer, dans le droit fil de l'esprit de Grenelle, les transports collectifs et examiner leurs modes de financement, qu'il s'agisse des subventions accordées par les collectivités locales aux autorités organisatrices, du versement transport ou du prix acquitté par les usagers. Nous sommes prêts à ouvrir ce débat, comme le sont le groupement des autorités responsables de transport, l'union des transports publics, l'association des maires de France ou encore l'association des districts et communautés de France, à la présidence de laquelle M. Delaveau vient de succéder à M. Censi. C'est un débat important pour toutes les communes, y compris les communes touristiques, dont la population varie entre été et hiver.

Cela autant, nous ne souhaitons pas l'ouvrir aujourd'hui, car la concertation avec l'ensemble des associations et des élus locaux n'est pas achevée. Or, elle est d'autant plus cruciale que nous touchons là à la fiscalité des entreprises, alors même que les temps sont difficiles – mais aussi à l'effort qui sera exigé des usagers, et à l'organisation de nos systèmes de transport. Débattons-en à l'occasion du Grenelle II ou de la loi de finances mais, en attendant, je vous propose de retirer votre amendement.

**M. Alain Gest.** Les propos de M. le secrétaire d'état me rassurent !

**Mme la présidente.** Retirez-vous l'amendement n° 1171, deuxième rectification, M. Cochet ?

**M. Yves Cochet.** Non, je le maintiens.

*(L'amendement n° 1171, deuxième rectification, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Qu'en est-il de l'amendement n° 1057, monsieur Le Déaut ?

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Il est maintenu.

*(L'amendement n° 1057 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Votre amendement n° 1232 rectifié est-il maintenu, M. Dionis du Séjour ?

**M. Jean Dionis du Séjour.** Compte tenu de l'engagement du ministre à revenir sur le sujet lors du Grenelle II, je le retire.

*(L'amendement n° 1232 rectifié est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 968.

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je le défends, et je crois savoir que la commission l'a accepté.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis favorable en effet.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(L'amendement n° 968 est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 755.

La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Il ne s'agit pas là d'un amendement « en voiture, Simone ! », rassurez-vous. *(Rires.)* Je ne suis pas collectionneur...

**M. Michel Piron.** La poésie reprend ses droits !

**M. François Brottes.** Le covoiturage se développe partout où cela est possible, souvent à l'initiative de collectivités locales ou d'associations qui mettent conducteurs et passagers potentiels en relation.

Un problème peut toutefois surgir en cas d'accident. Comment le covoiturage est-il géré par les assureurs ? Dès lors qu'un conducteur déclare publiquement accepter de transporter d'autres personnes dans sa voiture, il faut éviter tout contentieux qui le priverait d'une assurance adaptée couvrant ses passagers. Nous avons donc tout intérêt à sécuriser le dispositif.

**M. Jean Dionis du Séjour.** C'est un bon amendement, en effet !

**M. François Brottes.** Le covoiturage, en effet, est un mode de transports différent des taxis ou des petites remises. Notre amendement n° 755 tend donc à ce que le Gouvernement élabore, dans un délai qui sera le sien, les dispositions de sécurisation du covoiturage.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je vous propose de le retirer, car il me semble redondant. En effet, l'alinéa 1 de l'article dispose que « l'État encouragera, dans le cadre des déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage ».

**M. Jean Dionis du Séjour.** Quand bien même : cet amendement n'a rien de redondant !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** M. Brottes soulève un problème juridique d'importance, qui peut survenir lorsqu'une entreprise ou une collectivité – mon département, par exemple – organise le covoiturage.

Néanmoins, nous ne sommes pas encore prêts à étudier de tels plans. Je vous propose donc de retirer votre amendement, sachant que le Gouvernement prend l'engagement d'examiner avec vous, au cours de la navette, les aspects juridiques de cette question légitime.

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

**M. François Brottes.** Je préfère la réponse de M. le secrétaire d'état à la vôtre qui était un peu courte, M. le rapporteur.

Je consens à retirer l'amendement dès lors que le Gouvernement s'engage à y réfléchir, mais les cas litigieux ne manquent pas. Je songe par exemple à cet incident qui s'est produit, en zone de montagne, alors qu'un conducteur emmenait sa voisine âgée faire les courses. Les proches de cette dame n'ont pas cherché à vérifier l'éventualité que l'état de son bon cœur ait pu jouer et ont immédiatement considéré que le conducteur était en faute. Il est donc nécessaire de sécuriser le dispositif.

**Mme Claude Greff.** Mais ce n'est pas du domaine de la loi !

*(L'amendement n° 755 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1555.

La parole est à M. Yves Cochet.



**M. Yves Cochet.** Peut-être M. Poignant se souvient-il que j'avais déjà présenté cet amendement – en vain, naturellement – lors de l'examen de la loi d'orientation sur l'énergie, voici plus de quatre ans. Il peut en effet paraître radical à certains.

Il pose une question simple : qu'est-ce qu'une voiture, et à quoi cela sert ? À voir le nombre de gammes, de marques et de véhicules différents, à constater l'actuel triomphalisme productiviste de la bagnole au salon de l'automobile, à quoi sert donc de développer tant de modèles différents, à coup de milliards, et surtout tant de véhicules de grosse cylindrée ? Certainement pas à accroître sa vitesse, sa liberté ou son bonheur...

**M. Jean Dionis du Séjour.** Non, cela sert à être vu !

**M. Yves Cochet.** Les véhicules de onze cents centimètres cubes ou de trois litres de cylindrée vont aussi vite que les autres. La voiture, au fond, n'est pas avant tout un mode de transport mais, comme vient de nous le suggérer M. Dionis du Séjour, c'est un outil de « monstration de soi ». (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. Yanick Paternotte.** Barbarisme !

**M. Michel Piron.** Relisez Edgar Morin !

**M. Yves Cochet.** La formule est loin d'être un barbarisme : on la retrouve dans les écrits de Jacques Lacan en 1966.

**M. Michel Piron.** Si c'est de Lacan...

**M. Yves Cochet.** La voiture est donc un instrument de différenciation sociale. Le conducteur d'une grosse et belle voiture, arrêté au feu rouge, n'aime-t-il pas à regarder ses voisins en pensant : « Regarde donc, j'en ai une plus grosse que toi ! » ? (*Rires sur tous les bancs.*) Je parle de la voiture, naturellement...

**Mme Claude Greff.** Vraiment ?

**M. Jean-Yves Le Déaut.** C'est phallique

**M. Yves Cochet.** Ne croyez pas que ce soit sans rapport, madame... D'ailleurs, je voudrais faire un test avec vous... (*Hilarité générale.*)

**Mme la présidente.** Chers collègues, je vous en prie, laissons M. Cochet poursuivre.

**M. Yves Cochet.** Vous riez peut-être, mais moi, je ne souris même pas ! Descendez donc au troisième sous-sol de ce bâtiment : les mardis et mercredis, vous y verrez près de deux cents voitures de députés. Regardez donc leurs cylindrées : toutes, ou presque, sont des grosses bagnoles !

**M. Serge Grouard.** C'est faux !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Si, là-dessus, il a raison...

**M. Yves Cochet.** Allez donc vérifier vous-mêmes et comptez les 607, VelSatis et autres voitures de plus de 2 000, 2 200, 2 500 centimètres cubes ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

**Mme Françoise Branget.** C'est faux !

**Mme Claude Greff.** La plupart des députés viennent de loin, eux !

**M. Yves Cochet.** Depuis cinq ans, nous voilà tranquillement assis à bavarder de développement durable, d'économies d'énergie ou d'émissions de gaz à effet de serre... Et pourtant, parce qu'on est député, on a une grosse bagnole. Ça vous pose un homme, une grosse bagnole ! (*Mêmes mouvements.*)

Ma proposition est très sérieuse, chers collègues.

**M. Benoist Apparu.** C'est n'importe quoi !

**Mme la présidente.** Veuillez conclure, monsieur Cochet.

**M. Yves Cochet.** Les émissions de gaz à effet de serre étant, *grosso modo*, proportionnelles à la cylindrée du véhicule, il n'y a aucune raison de conduire des voitures de plus de 1 500 centimètres cubes. Je suggère donc que la France, actuelle présidente de l'Union européenne, propose à celle-ci d'en interdire la commercialisation.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis. Je tiens à remercier M. Cochet d'avoir écrit une nouvelle page des annales de l'humour parlementaire. Je ne résiste pas au plaisir d'apporter ma contribution pour détendre l'atmosphère : M. Le Fur me rappelait hier un débat que nous eûmes il y a quelques années sur le plan routier breton. Un député breton affirmait que ce qu'il fallait à la Bretagne, c'était des... le mot « autoroutes » lui échappant, il se rabattit sur « bi-routes » – un autre grand moment de notre histoire ! (*Rires et applaudissements sur divers bancs.*)

(*L'amendement n° 1555 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Nous en venons à l'amendement n° 830.

La parole est à Mme Fabienne Labrette-Ménager.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** Il est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis favorable : c'est un amendement de bon sens.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

**Mme Pascale Got.** Tout effort de sensibilisation et de formation inscrit dans la loi est le bienvenu. Puisque nous en sommes au permis de construire...

**Plusieurs députés du groupe SRC.** Au permis de conduire !

**Mme Pascale Got.** Pardonnez mon lapsus. Puisque nous en venons donc au permis de conduire, où en est la réforme en ce domaine, monsieur le secrétaire d'État ?

(*L'amendement n° 830 est adopté.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1169.

La parole est à M. Yves Cochet.

**M. Yves Cochet.** La réduction des vitesses autorisées fait partie d'une politique de sobriété qui, si nous ne l'adoptons de notre plein gré, s'imposera d'elle-même. En effet, n'en déplaise à certains, qui y voient à tort un néologisme, la déplétion pétrolière – phénomène géologique – aura bien lieu, quel que soit le prix du baril.

Réduire la vitesse maximale autorisée sur les routes et les autoroutes est non seulement une mesure facile à prendre, mais surtout très efficace. Un décret du Premier ministre suffit et serait applicable du jour au lendemain. M. Fillon pourrait le signer dès ce soir !

Ainsi, en réduisant la vitesse autorisée sur autoroutes de cent trente à cent vingt kilomètres par heure, on éviterait chaque année l'émission de deux millions de tonnes de gaz à effet de serre. L'agence internationale de l'énergie, dans son rapport

annuel – le *World Energy Outlook* – a étudié l'impact d'une baisse des vitesses sur route. Songez que ramener la vitesse sur autoroutes de cent trente à cent kilomètres par heure permettrait d'éviter l'émission de sept millions de tonnes de gaz carbonique ! La consommation française de « vrai » pétrole, aujourd'hui de l'ordre de quatre-vingt-quinze millions de tonnes, descendrait sous la barre des quatre-vingt-dix millions, soit 5 % d'économie environ. Or, cette année, l'importation de pétrole a coûté quarante-cinq milliards à la France ! Chacun peut donc constater que la sobriété énergétique, c'est très rapide et très efficace. Elle n'a que des vertus – écologiques, économiques et sociales. Tel est l'objet de mon amendement 1169.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis défavorable. M. Cochet l'a dit lui-même : c'est une proposition d'ordre réglementaire.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Même avis. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, nous travaillons à une expérimentation sur l'A1 – en direction de Roissy et du Nord – afin de réserver une voie aux bus et aux taxis pendant les heures de pointe. Ce type de mesures ne nécessite pas davantage qu'une décision réglementaire émanant de l'autorité responsable de la voirie et de la circulation.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Pascale Got.

**Mme Pascale Got.** Sans doute est-ce à cause du silence de M. le secrétaire d'État, dont je déduis que la réforme du permis de conduire va dans le mur, que j'ai parlé de permis de construire à l'instant... (*Sourires sur les bancs du groupe SRC.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Tourtelier.

**M. Philippe Tourtelier.** Je soutiens l'amendement de M. Cochet. Il me semble qu'une disposition d'une telle importance, fût-elle réglementaire, a vocation à figurer dans le projet de loi d'orientation. Le dispositif des voies réservées fonctionne très bien, en Californie par exemple, où, quelle que soit la vitesse autorisée, priorité est donnée au covoiturage, aux taxis et aux transports en commun.

Par ailleurs, je rappelle que, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la fédération des transports routiers s'était prononcée en faveur d'une réduction de la vitesse maximale de préférence à la création d'une taxe.

En ce qui concerne la fluidité du trafic dans les zones périurbaines, il ressort des études menées dans la région de Grenoble sur les rapports entre distance et temps de trajet, que les automobilistes préfèrent être assurés que leur temps de trajet sera régulier, autrement dit d'une sécurité de temps, plutôt que de bénéficier de la possibilité, toujours aléatoire, d'accéder rapidement au centre-ville pendant les heures creuses.

Encore une fois, compte tenu de l'impact qu'il aurait sur l'émission des gaz à effet de serre, cet amendement me paraît avoir toute sa place dans le projet de loi d'orientation.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Gaubert, pour une très brève intervention.

**M. Jean Gaubert.** M. le rapporteur n'a pas tort d'indiquer que cette disposition est d'ordre réglementaire ; mais si l'on s'en était tenu aux mesures législatives, le projet de loi du Gouvernement aurait sans doute tenu sur une seule page et beaucoup d'amendements n'auraient pas de raison d'être. On peut le déplorer, mais, compte tenu de la nature de ce texte, tout type de dispositions doit pouvoir y figurer.

(*L'amendement n° 1169 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 7.

La parole est à M. Claude Bodin.

**M. Claude Bodin.** Il faut en finir avec la discrimination, fût-elle positive, dans le cadre de la politique de la ville : le désenclavement doit concerner tous les quartiers éloignés du centre-ville, et pas seulement ceux qui sont considérés comme sensibles. C'est pourquoi je vous propose de remplacer, aux alinéas 5 et 6 de l'article 12, le mot : « sensibles » par les mots : « en périphérie des centres urbains ».

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Défavorable. Nous préférons en rester à la rédaction initiale, qui fait référence à la définition retenue par la politique de la ville. Il sera toujours possible de faire évoluer ultérieurement cette définition dans un texte relatif à cette politique, mais, pour l'instant, tenons-nous-en à la définition précise dont nous disposons actuellement.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

(*L'amendement n° 7 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 484.

La parole est à M. Éric Diard.

**M. Éric Diard.** Cet amendement a pour objet d'instaurer un dispositif, qui existe déjà dans les pays scandinaves, permettant aux collectivités territoriales qui le souhaitent de créer des zones écologiques dont elles définiraient les modalités d'accès ou de stationnement arrêtées selon des critères environnementaux. Elles pourraient ainsi décider de restreindre l'accès à ces zones et le stationnement aux véhicules les plus polluants ou instaurer la gratuité du stationnement pour les véhicules propres.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je propose que M. Diard retire son amendement et que l'on y revienne lors de l'examen du Grenelle II. Toutefois, prenons garde de ne pas mener, dans ce domaine, des politiques ciblées qui consisteraient à créer de petits îlots écologiques dans les villes. Pour diminuer la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, nous devons privilégier une approche globale. Je ne suis pas certain que la création de quartiers protégés soit une bonne démarche.

**M. Éric Diard.** Soit. Je retire mon amendement !

(*L'amendement n° 484 est retiré.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 964.

La parole est à Mme Chantal Berthelot.

**Mme Chantal Berthelot.** Dans certaines régions d'outre-mer, notamment en Guyane, nous avons, certes, des quartiers sensibles dans les zones urbaines, mais également des bourgs et des villages isolés que nous aimerions voir pris en compte dans le texte.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable. Autant l'objectif de désenclavement est clair, autant la notion de « villages et bourgs isolés » nous gêne, car elle nous paraît trop imprécise.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Je comprends très bien la préoccupation de Mme Berthelot, qui pense à ces villages situés sur l'Oyapock ou sur le Maroni et desservis principalement par des pirogues. Mais l'article 12 ayant trait aux transports urbains, son amendement ne me paraît pas y avoir sa place. Je suggère donc à Mme Berthelot de le retirer, sachant que, comme je l'ai indiqué à M. Letchimy, nous sommes tout à fait prêts, avec Yves Jégo et Jean-Louis Borloo, à travailler avec les collectivités territoriales sur la problématique des transports outre-mer, domaine dans lequel nous avons accumulé beaucoup de retard.

**Mme Chantal Berthelot.** Je retire mon amendement.

*(L'amendement n° 964 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 121 et 1231.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 121.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Cet amendement, que la commission a adopté à la quasi unanimité, prévoit que l'État apportera une aide de 500 millions d'euros aux projets de désenclavement des quartiers sensibles, mais il semble que cela crée une confusion avec la somme de 2,5 milliards inscrite au même alinéa. J'attends donc l'avis de M. le secrétaire d'État pour donner la position de la commission.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour, pour soutenir l'amendement n° 1231.

**M. Jean Dionis du Séjour.** L'alinéa 6 prévoit que l'État apporte une contribution de 2,5 milliards d'euros aux projets de desserte par les transports collectifs. Cet amendement, dont je suis à l'initiative, vise simplement à préciser que 500 millions des 2,5 milliards prévus seront consacrés à la desserte des quartiers sensibles. S'il s'était agi de prévoir 500 millions supplémentaires, notre amendement serait tombé sous le coup de l'article 40, comme beaucoup d'autres amendements à ce projet de loi.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements en discussion ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** La rédaction de ces amendements pose problème. La répartition de ces 500 millions est déjà effectuée : 240 millions pour l'Île-de-France et 260 millions pour les autres régions. Je vous demande donc de retirer ces amendements, qui n'ont pas leur place dans cet alinéa.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avec l'autorisation du président de la commission et celle de mes collègues, je propose de retirer l'amendement

**Mme la présidente.** La parole est à M. François Brottes.

**M. François Brottes.** Je veux juste soulever une question de forme. Le rapporteur n'est pas autorisé à retirer un amendement de la commission. On pourrait comprendre qu'il appelle à voter contre, compte tenu des explications du Gouvernement, mais qu'il le retire alors que l'ensemble de nos collègues l'ont adopté me paraît discourtois, incongru, voire inacceptable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** La réaction de M. Brottes, mais ce n'est ni incongru ni inacceptable. Rien, dans le règlement, n'interdit au président de la commission d'autoriser le rapporteur, au nom de la commission – j'assume mes responsabilités –, à retirer un amendement. Je tenais à apporter cette précision pour ne pas laisser penser que nous enfreindrions le règlement. Libre à M. Brottes de ne pas approuver ma décision...

**M. François Brottes.** Dans ce cas, je reprends l'amendement n° 121 !

**Mme la présidente.** L'amendement n° 121 est repris par M. Brottes.

Monsieur Dionis du Séjour, retirez-vous l'amendement n° 1231 ?

**M. Jean Dionis du Séjour.** Si j'ai bien compris, M. le secrétaire d'État s'est engagé à préciser, au cours de la navette, que 500 millions seront réservés aux quartiers sensibles.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Tout à fait !

**M. Jean Dionis du Séjour.** Dans ce cas, je prends acte de l'engagement du Gouvernement et je retire mon amendement.

*(L'amendement n° 1231 est retiré.)*

*(L'amendement n° 121 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 965.

La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Je voudrais revenir sur la question de la desserte des villages et des bourgs isolés. J'ai pris acte de l'engagement de M. le secrétaire d'État d'ouvrir ce chantier. Je sais qu'il connaît bien la Guyane : Saül ou Papa-Ichton, par exemple, sont complètement isolés. Pourquoi la stratégie du désenclavement n'intéresserait-elle que les grandes agglomérations – mais je ne vais pas reprendre le discours de M. Lassalle ? Mme Berthelot et moi avons retiré notre amendement, mais j'insiste sur le fait que nous attendons une véritable réflexion sur le sujet. Et je ne parle même pas de l'isolement de ces zones en matière d'alimentation électrique, par exemple.

Quant à l'amendement n° 965, je le retire, car nous avons déjà évoqué cette question.

*(L'amendement n° 965 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 972.

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

**M. Jean-Yves Le Déaut.** Je le retire, car nous avons déjà eu un débat tout à l'heure sur le sujet.

*(L'amendement n° 972 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 1058.

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.



**M. Jean-Yves Le Déaut.** Cet amendement, proposé par M. Queyranne, vise à autoriser des expérimentations pour favoriser une gouvernance renforcée en matière de coopération transport à l'échelle des aires métropolitaines. De telles expérimentations permettraient de prendre en compte les spécificités des différents territoires et de progresser dans le domaine des transports durables.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Avis favorable, dès lors qu'il s'agit de permettre des expérimentations qui favoriseraient une gestion plus pragmatique et plus proche du terrain.

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

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

*(L'amendement n° 1058 est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n° 966 et 1172, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Philippe Tourtelier, pour soutenir l'amendement n° 966.

**M. Philippe Tourtelier.** Ainsi que je l'ai dit lors de la discussion générale, la privatisation des autoroutes nous prive de moyens importants. Or les ambitions du Grenelle représentent un coût. Nous proposons donc de compléter l'article 12 par l'alinéa suivant : « Les recettes d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur pétrolier pourront constituer une des sources de financement de l'État pour aider à ces investissements. »

Le financement de la prime à la cuve, versée à 700 000 ménages modestes, représente une goutte d'eau pour Total, puisqu'elle lui coûte 50 millions d'euros alors que ses bénéfices s'élèvent à 12 milliards par an. Si nous voulions être cohérents, il faudrait prévoir sur les compagnies pétrolières un prélèvement suffisant pour donner les moyens à ces ménages d'assurer la transition énergétique. Plutôt que de les aider à remplir leur cuve de fioul, on pourrait ainsi les encourager à changer de mode de chauffage ou à isoler leur logement afin qu'ils consomment moins d'énergie. Si nous voulons renforcer la crédibilité de cette loi, il faut prendre cette orientation fondamentale.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 1172.

**M. Yves Cochet.** Je rejoins les arguments de M. Tourtelier, que Mme Batho a d'ailleurs exposés hier soir au sujet de l'article 9. Tout le monde – les particuliers, les collectivités locales, l'État – est impliqué au travers de ce projet de loi afin de lutter contre le changement climatique, d'améliorer la sécurité énergétique et les économies d'énergie. Bref, chacun essaie de faire preuve de vertu sur le plan énergétique. Dans ce contexte, il ne serait peut-être pas anormal que les grandes entreprises s'impliquent également.

Je pense notamment à Total : comment ne pas citer la première entreprise de France, dont le chiffre d'affaires est le double de celui qui la suit au classement des entreprises ? Total réalise un bénéfice net après impôt de l'ordre d'un milliard d'euros par mois. Il est vrai que ce bénéfice dépend étroitement de la conjoncture, notamment du cours du baril et du prix à la pompe, et que le pétrole a baissé de pratiquement 50 % depuis trois mois du fait de la récession générale. Reste que, globalement, sur l'année 2007, Total a réalisé plus

de 12 milliards d'euros de bénéfice net, comme en 2006. En 2008, en dépit de la baisse de recettes due à la baisse du prix du baril et au fait que nos concitoyens lèvent un peu le pied, le bénéfice de l'entreprise devrait tout de même atteindre les 10 milliards d'euros. Il ne serait donc pas anormal qu'une contribution exceptionnelle de Total – une entreprise par ailleurs polluante – participe à l'effort national en faveur des économies d'énergie et de la lutte contre les gaz à effet de serre.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire lors de la discussion, je suis défavorable à la proposition contenue dans cet amendement. En effet, nous avons voté la mise en place d'un fonds de capitalisation pour les infrastructures, ayant vocation à être abondé par les participations de l'État, des institutionnels et des collectivités territoriales. Ce qui nous est proposé n'est rien d'autre qu'une augmentation de la TIPP. C'est donc en fait une taxe nouvelle, avec la difficulté d'affectation que cela entraîne.

Le recours au fonds de capitalisation constitue un véritable outil qui pourrait être associé à une modification du statut de l'AFITF, comme s'y est engagé le secrétaire d'État, pouvant conduire à une capacité de lever l'emprunt, et donc de servir d'un véritable bras de levier. Cela me paraît nettement préférable à la création d'une taxe supplémentaire qui, en se répercutant inéluctablement sur le consommateur final, aurait des conséquences négatives sur le pouvoir d'achat.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

**M. Jean Dionis du Séjour.** Nous avons effectivement déjà eu le même débat à l'article 9. Je regrette l'abstention de nos collègues socialistes et, pour ma part, je voterai en faveur de cet amendement, pour une question de principe. Je précise par ailleurs qu'il sera relayé dans la loi de finances par un amendement du Nouveau Centre, que défendra Charles de Courson.

Total réalise un bénéfice net considérable : 12,2 milliards d'euros. Est-il légitime que les entreprises qui bénéficient mécaniquement de la hausse du prix du pétrole participent au financement des nouvelles infrastructures ? Oui ! Je souligne d'ailleurs à l'intention de mes collègues de la majorité que le même principe sera retenu dans un projet de loi relatif à la télévision publique qui nous examinerons prochainement : le Gouvernement a arrêté le principe d'une taxe de 1,1 % sur les grandes entreprises de télécommunication et de téléphonie mobile pour financer la télévision publique, partant de l'idée qu'il est normal que ces entreprises qui bénéficient de la production audiovisuelle y contribuent.

Le raisonnement est exactement le même pour l'amendement dont nous débattons actuellement. Réfléchissez bien à votre vote, mes chers collègues, car dans un mois vous aurez à soutenir le même principe, en tant que membres de la majorité ! Je le répète, ne pas voter cet amendement relatif à l'énergie devrait logiquement vous amener à ne pas voter non plus la disposition basée sur le même principe et portant sur la télévision publique.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** Je veux simplement dire au rapporteur que sa réponse prête à confusion en laissant penser que l'on va surtaxer les ménages, puisque la TIPP est payée par les consommateurs, ceux qui achètent de l'essence pour leur voiture. Or ce n'est pas du tout ce qui est proposé. Nous savons que les compagnies pétrolières réalisent des bénéfices exceptionnels – sur le territoire européen, où le carburant est vendu, comme sur les lieux d'extraction du pétrole. Il nous semble qu'il serait immoral de ne pas obliger ces entreprises à une contribution visant à lutter contre des phénomènes, notamment climatiques, dont l'origine est à imputé à leur propre activité. C'est un problème politique de fond qui est posé, qui ne saurait être éludé au motif infondé que le coût de cette mesure serait à la charge des consommateurs.

*(Les amendements identiques n° 966 et 1172 rectifié ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 753 et 754.

La parole est à M. Philippe Boënnec.

**M. Philippe Boënnec.** Mon amendement n° 753 a trait au versement transport dans les zones touristiques, et propose que les seuils soient calculés en tenant compte de la population touristique saisonnière.

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. Alors que vient de s'achever le Grenelle de l'environnement, il apparaît opportun de promouvoir davantage les transports collectifs en permettant aux communes touristiques – surtout de moins de 10 000 habitants – situées sur des territoires où ces transports, plus respectueux de l'environnement, sont peu développés, de pouvoir utiliser le dispositif du versement transport.

Le mode de calcul du nombre d'habitants permet la prise en compte de populations comptées à part, en plus de la population principale. Aussi comprend-on difficilement que le dispositif actuel ne prenne pas en compte les effectifs touristiques, de fait très demandeurs de transports publics, alors que, par exemple, les personnes détenues dans des établissements pénitentiaires sont, elles, intégrées dans les calculs de la population principale.

Cela est d'autant plus étonnant que les principales entreprises de ces zones, exerçant principalement des activités saisonnières, sont très utilisatrices des transports publics. Je connais à l'avance les arguments qui vont m'être opposés, mais j'attire votre attention sur l'importance de la question qui est soulevée par cet amendement.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Chantal Berthelot, pour soutenir l'amendement n° 754.

**Mme Chantal Berthelot.** Je souscris aux arguments que vient d'exposer M. Boënnec. Il s'agit là d'un sujet qui intéresse les élus de toutes les communes touristiques, indépendamment de tout parti pris. À la demande de M. Giraud, initiateur de cet amendement, je rappelle que M. Bussereau lui avait indiqué l'année dernière que cette question très pertinente serait opportunément évoquée dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Monsieur le secrétaire d'État, le moment est donc venu de faire connaître votre position quant à la question posée.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Je suis très sensibles aux arguments développés par M. Boënnec et Mme Berthelot, et favorable sur le principe à la proposition soutenue par cet amendement. Toutefois, il me paraît préférable d'attendre le Grenelle II pour déterminer le meilleur outil à employer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, le versement transport est une question importante qui mérite que nous en débattions de manière approfondie avec les associations d'élus. Mme Berthelot a rappelé, non sans malice, que l'élus d'une commune touristique que je suis a forcément une opinion, mais je ne saurais me prononcer sur la question sans avoir lancé une discussion avec l'association des communes touristiques et classées.

Je le répète, le débat est intéressant et doit avoir lieu, mais nous préférons qu'il se tienne plus tard. Je souhaite par conséquent le retrait de ces amendements.

**Mme la présidente.** Maintenez-vous votre amendement, monsieur Boënnec ?

**M. Philippe Boënnec.** Je le retire, madame la présidente.

**Mme Chantal Berthelot.** Je retire également l'amendement n° 754.

*(Les amendements n° 753 et 754 sont retirés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement n° 2070, du Gouvernement.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour le soutenir.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Cet amendement correspond à l'engagement que j'ai pris tout à l'heure après l'intervention de M. Letchimy. Il propose qu'un programme de transports en commun en site propre soit défini et mis en œuvre en outre-mer avec le soutien de l'État et en partenariat avec les collectivités territoriales.

**M. Serge Letchimy.** Bravo !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Christian Jacob, rapporteur.** Favorable.

*(L'amendement n° 2070 est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

*(L'article 12, modifié par les amendements adoptés, est adopté.)*

#### Après l'article 12

**Mme la présidente.** Les amendements portant articles additionnels après l'article 12 ne sont pas défendus.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2
---

**ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE**

**Mme la présidente.** Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures.

Discussion de sept conventions internationales ;

Suite de la discussion du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La séance est levée.

*(La séance est levée à treize heures dix.)*

*Le Directeur du service du compte rendu de la  
séance de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE AZÉMA