

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

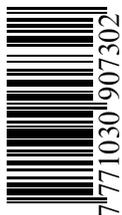
SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Séances du jeudi 11 juin 2009



Compte rendu intégral

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



JO
JOURNAUX
OFFICIELS

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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	5193
2 ^e séance	5221
3 ^e séance	5263

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

267^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 11 juin 2009

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CATHERINE VAUTRIN

1. Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (suite) (n° 1692) (p. 5195)

Article 7 (*suite*) (p. 5195)

Amendements n°s 296, 297, 289, 290, 330, 93 avec le sous-amendement n° 524, 94 et 331, 295, 95, 13.

Article 8 (p. 5200)

MM. François Grosdidier, André Chassaigne.

Article 8 *bis* A (p. 5201)

Amendements identiques n°s 96 et 263.

Article 8 *bis* (p. 5206)

Article 9 (p. 5206)

MM. Philippe Folliot, André Chassaigne, Mme Catherine Coutelle.

Amendements n°s 301, 303, 302 rectifié, 332.

Amendements identiques n°s 225 et 228.

Amendements n°s 229, 113, 45, 333, 117, 123.

Article 10 (p. 5213)

Mme Françoise Branget, MM. François Grosdidier, Alain Marc, Jean-Yves Le Déaut, Philippe Duron, Philippe Plisson, André Chassaigne.

Amendements n°s 309, 527, 126, 526, 153, 155, 156, 157, 248, 525, 158.

2. Modification de l'ordre du jour prioritaire (p. 5220)

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5220)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion, en deuxième lecture, d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n°1442, 1692).

Article 7 (suite)

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen des articles, s'arrêtant à l'amendement n° 296 à l'article 7.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour pour défendre cet amendement.

M. Jean Dionis du Séjour. Soit on s'accommode de l'étalement urbain avec ce que cela implique en termes de consommation de terres périurbaines, notamment des meilleures terres agricoles, soit nous prenons des dispositions efficaces pour lutter contre l'étalement urbain, objectif visé par l'amendement n° 296.

La densification des centres villes urbains et des premières ceintures urbaines est une question stratégique. Aussi, aux termes de l'amendement, s'agit-il de « faciliter, dans les différents documents d'urbanisme les concernant, les projets de densification verticale ». Ce point mérite d'être précisé puisque, pour prendre l'exemple de la ville d'Agen, les DDE et les ABF ont longtemps été très réticents à l'idée d'y élever les immeubles d'un ou deux étages, même si, certes, il ne s'agit pas de construire des tours.

Cet enjeu comporte une vraie dimension écologique non seulement en ce qui concerne la consommation des terres périurbaines, mais aussi la réduction des déplacements donc des émissions de dioxyde de carbone.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Jacob, rapporteur, pour donner l'avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

M. Christian Jacob, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. La commission a longuement débattu de cet amendement. Nous sommes tous d'accord pour lutter contre l'étalement périurbain. Seulement, l'amendement mentionne de façon exclusive les projets de densification verticale. Or une telle option reste difficilement réalisable en certains lieux. Aussi la formulation : « ainsi que de prescrire dans certaines zones des seuils minimaux de densité », paraît-elle meilleure.

Vous conviendrez que la densification verticale ne peut s'appliquer partout. C'est ce qui a conduit la commission à émettre un avis défavorable. Peut-être qu'à la lumière de ces explications retirerez-vous votre amendement, monsieur Dionis du Séjour.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

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

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

M. Jean Dionis du Séjour. Le rapporteur a montré son ouverture à la perspective d'une densification du centre ville et le ministre, de façon lapidaire, vient de dire qu'il était du même avis. Fort, donc, du soutien du Gouvernement et de la commission pour favoriser la densification verticale (*Sourires*), je retire mon amendement.

(L'amendement n° 296 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Dionis du Séjour pour soutenir l'amendement n° 297.

M. Jean Dionis du Séjour. Il est défendu.

(L'amendement n° 297, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne pour défendre l'amendement n° 289.

M. André Chassaigne. Cet amendement a été longuement discuté en commission. Il concerne la question importante qui vient d'être évoquée par notre collègue Jean Dionis du Séjour au sujet de l'étalement urbain et de la nécessité de disposer de documents de planification.

Si, depuis des années, à l'occasion de la discussion de textes tels que la loi concernant le développement des territoires ruraux, la loi d'orientation agricole, nous abordons l'étalement urbain qui est lié à l'avenir du monde rural, or nous n'apportons aucune solution claire à l'étalement urbain. C'est un peu l'Arlésienne et si l'on considère qu'il ne s'agit que d'une question d'agglomération, on se trompe.

Quelles sont, en effet, les limites de l'agglomération puisque j'ai entendu en commission qu'on ne pouvait l'identifier à une collectivité en tant que telle? L'emploi du seul mot « agglomération » empêche donc bon nombre d'interventions. Par

conséquent les documents de planification ne doivent pas concerner les seules agglomérations mais aussi, plus largement, les intercommunalités et les bassins de vie – notamment ceux couverts par un schéma de cohérence territoriale – qu'il serait dommage de ne pas intégrer au texte.

À cet égard, vous devriez consulter une étude récente de l'INRA consacrée au devenir du monde rural à l'horizon 2030, qui reprend directement les questions abordées par Jean Dionis du Séjour. Il s'agit de prendre en compte la question de l'étalement urbain qui dépasse la simple agglomération et de couvrir au moins, j'insiste, les bassins de vie couverts d'un SCOT.

M. Serge Grouard. Tout à fait !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a longuement évoqué cette question. Votre amendement, monsieur Chassaigne, propose que les documents d'orientation et les documents de planification soient établis à l'échelle des intercommunalités et des bassins de vie couverts par un SCOT. Or vous savez que seulement un tiers du territoire national est concerné.

Il convient d'entendre la notion d'agglomération au sens large du terme. Ainsi, ce n'est pas la communauté d'agglomération qui est visée mais l'agglomération au sens de bassin de vie. Nous sommes donc tous d'accord sur la nécessité d'harmoniser les documents en question mais pas pour en limiter la portée aux SCOT.

Voilà pourquoi la commission a émis un avis défavorable.

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

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

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

M. François Brottes. Je ne suis pas du tout convaincu par votre réponse, monsieur le rapporteur : il me semble qu'il existe beaucoup plus de schémas de cohérence territoriale que d'agglomérations au sens où vous l'entendez. De mon point de vue, le schéma de cohérence territoriale reste la référence absolue en matière de maîtrise de l'espace et de sa qualification. De surcroît, les schémas de cohérence territoriale ne concernent pas que les agglomérations au sens d'une urbanisation.

La proposition de notre collègue André Chassaigne a une portée beaucoup plus large que celle du texte actuel. Il me semble que l'on pourrait supprimer la référence aux intercommunalités pour ne parler que des bassins de vie couverts par les schémas de cohérence territoriale, ce qui permettrait de conserver une gestion suffisamment normée des documents d'urbanisme. Je propose donc de modifier l'amendement n° 289 en ce sens.

M. André Chassaigne. Mais il faut alors conserver la notion des agglomérations.

M. François Brottes. Par ailleurs, je veux attirer votre attention sur un point que l'État pourrait nous aider à résoudre.

Il nous est souvent reproché de faire une consommation abusive de l'espace agricole à des fins d'urbanisation. Pourtant lorsque dans un schéma de cohérence territoriale, nous avons pris l'engagement sur dix, quinze ou vingt ans, en accord avec la profession agricole, de favoriser l'urbanisation et la création de zones commerciales et industrielles, il est logique que les espaces ruraux se transforment et ne soient plus dédiés à

l'agriculture. Ce processus n'est que la concrétisation d'un projet bien défini et sereinement admis par l'ensemble des acteurs concernés.

Le constat d'une trop grande consommation des espaces agricoles me paraît procéder d'un mélange des genres : s'il est justifié lorsqu'il s'agit d'espaces absorbés de façon anarchique au profit d'une urbanisation par émiettement, tout à fait irresponsable, il ne devrait pas s'appliquer à des espaces dont la conversion était programmée.

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

M. André Chassaigne. Je me demande si, dans le texte, le mot « agglomération » fait allusion aux communautés d'agglomération. Étant un rural, je ne suis pas un expert en la matière, mais il me semble qu'une collectivité territoriale doit compter au minimum 15 000 habitants pour rassembler autour d'elle une communauté d'agglomération au sens de l'intercommunalité, ce qui permet de disposer de documents de planification. Or il existe de nombreuses villes agglomérées qui, constituées de moins de 15 000 habitants, ne peuvent pas, en l'état actuel de la législation, se constituer en communautés d'agglomération. En revanche, il n'est pas rare que des schémas de cohérence territoriale s'appliquent au niveau de bassins de vie, permettant l'établissement de documents de planification.

C'est pourquoi, si je suis favorable au sous-amendement de M. Brottes, il me semble que l'on devrait conserver la référence à l'agglomération, et se contenter d'y ajouter la mention des bassins de vie couverts par des schémas de cohérence territoriale. Cette rédaction moins réductrice me paraît susceptible d'apporter des réponses en matière d'étalement urbain.

Mme la présidente. Plutôt que d'introduire un sous-amendement, je vous propose de considérer que l'amendement n° 289 est ainsi rectifié : « À la fin de l'alinéa 5, après les mots : "de l'agglomération", ajouter les mots : "et des bassins de vie couverts par des schémas de cohérence territoriale" ».

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 289 ainsi rectifié ?

M. Christian Jacob, rapporteur. J'ai bien entendu les arguments de M. Brottes et de M. Chassaigne, mais je considère que la rédaction actuelle du texte répond aux préoccupations qu'ils ont exposées. L'enjeu essentiel réside dans l'harmonisation des documents d'urbanisme avec les documents de planification, qui figure déjà dans le texte. Il ne me paraît pas opportun d'aller au-delà car, en entrant trop dans le détail, en introduisant des listes à propos des documents, on risque de se créer des contraintes allant à l'encontre de l'objectif d'harmonisation. Je suis donc défavorable à cet amendement.

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. François Brottes.

M. François Brottes. Je ne pensais pas que nous passerions tant de temps sur ce sujet, monsieur le rapporteur...

M. Christian Jacob, rapporteur. Moi non plus !

M. François Brottes. ...et j'en appelle à votre intelligence, à votre perspicacité (*Rires et exclamations*)...

M. Benoist Apparu. C'est perdu d'avance !

M. François Brottes. ...et à votre capacité à admettre, parfois, que les remarques que nous formulons ne sont pas totalement dénuées de fondement.

Ce que nous reprochons à l'alinéa 5 de l'article 7, c'est de réserver l'établissement des documents de planification à l'échelle de l'agglomération. Il nous paraît donc nécessaire d'élargir le champ des territoires concernés, soit en indiquant que les dispositions prévues s'appliquent « notamment » à l'agglomération, soit en adoptant la formule complémentaire de notre collègue André Chassaigne.

En tout état de cause, réserver l'établissement des documents de planification aux agglomérations me paraît beaucoup trop restrictif. Si nous nous permettons d'insister sur ce point, ce n'est pas pour vous ennuyer, monsieur le rapporteur...

M. Christian Jacob, rapporteur. Je m'en doute bien !

M. François Brottes. ...mais simplement parce que nous avons, comme vous, le souci de faire une bonne loi.

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

M. Serge Grouard. L'argument exposé par M. Chassaigne et M. Brottes me paraît pertinent : ne viser que l'agglomération ne permet pas de traiter l'ensemble des situations. Cependant, le sous-amendement proposé ne ferait qu'ajouter un sous-ensemble à l'ensemble déjà défini, sans apporter une solution à la totalité des cas.

Par ailleurs, il faut se demander quelle autorité va être chargée de procéder à l'harmonisation souhaitée. Alors que plusieurs entités sont susceptibles d'intervenir – l'EPCI, la commune –, on s'apprête à en introduire une de plus. Cela me paraît de nature à créer des situations extrêmement complexes lors de la mise en œuvre du processus d'harmonisation. C'est pourquoi je pense que ce problème a plutôt vocation à être traité dans le cadre du Grenelle 2, en prenant le temps nécessaire pour bien mesurer les conséquences des dispositions que l'on envisage.

M. Jean-Claude Lenoir. Très bien !

(L'amendement n° 289, tel qu'il avait été rectifié, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, pour soutenir l'amendement n° 290.

M. André Chassaigne. Cet amendement est défendu.

(L'amendement n° 290, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 330.

M. Yves Cochet. Cet amendement vise à introduire une nouvelle nuance dans la définition de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale ayant, selon nous, vocation à être déclinés plutôt qu'à rester des documents figés. Il a donc pour objet de spécifier l'opposabilité du SCOT, qui constitue la traduction dans les documents dits inférieurs des déclinaisons souhaitées par le biais de la notion de compatibilité, qui diffère de la notion de conformité. Grâce à notre amendement, la compatibilité doit permettre de s'extraire d'une application stricte et systématique pour aboutir à une opération plus nuancée.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Ce sujet a souvent été évoqué, mais nous avons toujours été opposés à ce que le SCOT soit un document opposable, contrairement à ce que vous souhaitez, monsieur Cochet. Il faut en effet que les maires gardent la totale maîtrise de l'urbanisme dans le cadre des PLU.

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. Philippe Tourtelier.

M. Philippe Tourtelier. Ce que vient de dire M. le rapporteur est juridiquement faux : les maires qui sont dans un SCOT ne restent pas totalement maîtres de leur urbanisme, sinon ce ne serait plus un SCOT !

M. Christian Jacob, rapporteur. Certes, mais ils ont une grande liberté !

M. Philippe Tourtelier. Par ailleurs, vous dites que le SCOT n'est pas opposable, mais M. Cochet a raison d'affirmer que les PLU doivent être compatibles, conformément à la jurisprudence. J'insiste sur l'extrême importance de cette notion de compatibilité.

(L'amendement n° 330 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 93, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 524.

La parole est à Mme Catherine Quéré, pour les défendre.

Mme Catherine Quéré. Sous l'effet de la pression foncière, la surface des terres agricoles diminue sans cesse. L'amendement n° 93 vise donc à ce que le droit de l'urbanisme prenne en compte la préservation du foncier agricole.

Quant au sous-amendement n° 524 il tend à compléter le deuxième alinéa de l'amendement n° 93 par les mots : « notamment en soutenant les régions, les collectivités ou leurs établissements publics fonciers, engagés dans la résorption des friches industrielles ou militaires ». Il s'agit de lutter contre la régression des surfaces agricoles en permettant la prise en compte, par le droit de l'urbanisme, de l'objectif de résorption des friches industrielles ou militaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. Christian Jacob, rapporteur. Le rattachement du problème des friches industrielles – déjà évoqué hier lors de l'examen de l'article 5 – à la lutte contre l'artificialisation des sols agricoles, ne me paraît pas opportun.

Par ailleurs, comme je l'ai souligné hier soir, l'État est déjà très largement engagé dans la réhabilitation des friches industrielles, notamment au moyen de contrats de plan passés avec des organismes publics. Récemment, des contrats similaires ont été conclus pour la réhabilitation des sites militaires – ainsi, dans ma circonscription, un contrat de site relatif à la garnison de Sourdun vient d'être passé.

Pour ce qui est de la partie agricole, j'estime, comme le président de la commission, que la rédaction de l'amendement n° 93 n'est pas très heureuse. Surtout, elle ne se justifie pas, l'alinéa 3 de l'article 7 – « lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis » – étant on ne peut plus clair.

(Le sous-amendement n° 524 et l'amendement n° 93, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 94 et 331, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Philippe Tourtelier, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Philippe Tourtelier. Je serai bref : « prendre en compte » n'a pas de sens sur le plan juridique, alors que « compatible » en a un.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 331.

M. Yves Cochet. Cet amendement, s'inspirant également de l'objectif de compatibilité, reprend les engagements 50 et 72 du Grenelle de l'environnement qui, respectivement, décrivent le nouveau cadre législatif des collectivités locales et assignent au PLU des objectifs chiffrés contre l'agression des surfaces agricoles et naturelles.

(Les amendements n°s 94 et 331, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Dionis du Séjour pour défendre l'amendement n° 295.

M. Jean Dionis du Séjour. Cet amendement vise à ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les secteurs couverts par un SCOT, donc de donner un rôle clé à cet outil.

Dans ma circonscription, je suis frappé par l'hétérogénéité des régimes en matière d'urbanisation : zones avec SCOT ou sans SCOT, zones avec PLU ou sans PLU, communes avec carte communale ou communes relevant du règlement national d'urbanisme... Conditionner l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation à l'existence d'un SCOT, donc construire notre urbanisation autour de ce document pivot, qui s'imposerait aux PLU et aux cartes communales, me semble une démarche intéressante.

Des SCOT existent déjà et il n'est pas urgent d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation. Nous avons là l'occasion de poser un acte fort en faisant du SCOT un document homogénéisant une situation qui, sur le terrain, est très hétérogène.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Monsieur Dionis du Séjour, je vous suivrai volontiers sur ce terrain, mais plus tard. Il est en effet trop tôt pour prendre cette disposition car, pour l'heure, un tiers seulement du territoire est couvert par les SCOT. Or il faut deux voire trois ans pour élaborer un SCOT. Adopter cet amendement reviendrait donc à figer les choses et à bloquer toute urbanisation pendant trois ans. Ce n'est pas réaliste. Voilà pourquoi je suis opposé à cet amendement dont je suggère le retrait.

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

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

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

M. Michel Bouvard. Je suis défavorable à l'amendement. Au-delà du fait que cette disposition figerait les situations, il peut arriver qu'on ait besoin de libérer des terrains pour urbaniser sans forcément l'avoir prévu. Il en est ainsi, par exemple, quand, à l'initiative du préfet, le plan de prévention des risques d'inondation ou le plan de protection des risques naturels est modifié. Dans les territoires de montagne, cette situation est très fréquente : après chaque crue, chaque avalanche, les services de l'État s'engagent dans des procédures d'accroissement des zones protégées, aboutissant à une stérilisation de plus en plus large du territoire.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. C'est vrai !

M. Michel Bouvard. Dès lors, si vous ne pouvez pas débloquer quelques terrains dans des conditions de rapidité suffisante, qui ne sont pas compatibles avec le passage par la case SCOT dans un délai raisonnable, la situation est totalement bloquée, y compris pour des installations industrielles ou économiques.

Cela étant, je veux souligner le problème que pose la superposition des documents d'urbanisme en zone de montagne et des documents opposables. La démarche de directive territoriale d'aménagement a en effet été relancée dans la partie nord du massif alpin. Cela signifie que, demain, vont se superposer une directive territoriale d'aménagement aujourd'hui opposable, des prescriptions particulières de massif prévues par la loi de 1985 – certes elles n'ont pas été activées, mais elles existent toujours en droit ; elles peuvent donc l'être du jour au lendemain –, un schéma de cohérence territoriale et, enfin, un PLU.

M. Jean Dionis du Séjour. Exactement !

M. Michel Bouvard. Je vous laisse imaginer la source de contentieux que cela engendre et les problèmes de coordination entre les différents documents.

Je suis d'accord pour dire qu'il faut gérer intelligemment le territoire et économiser l'espace disponible, mais, de grâce, engageons-nous dans la voie de la simplification du mille-feuille administratif et réglementaire actuel. Quatre dispositions potentiellement opposables sur un même territoire, c'est beaucoup trop. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. L'intervention de M. Bouvard était en tout point remarquable. Je m'y retrouve complètement.

Dans ces vallées que je connais bien, entre le Gave, la route et le chemin de fer, il ne reste pas beaucoup de place pour urbaniser. Les quatre documents auxquels M. Bouvard a fait allusion ont dépossédé tous les élus de leurs responsabilités et donc de la conscience de ce qui peut être fait ou pas. Or c'est très dommageable. Comme je l'ai dit hier soir, alors que tant de choses sont possibles dans le cadre de ce Grenelle de l'environnement, pourquoi ne pas envisager de toiletter, comme le faisaient nos anciens, les cours d'eau, qui sont envahis par la vase et les cailloux, des arbres poussant même au milieu des lits ? Au moindre orage, tout déborde et les PPRI atteignent des surfaces inégalées jusqu'à ce jour alors que nous sommes, soi-disant, en période sèche. Il y a quelque chose qui ne va pas. Nous devons en parler sereinement pour trouver des solutions.

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

M. Jean Dionis du Séjour. Il est urgent de faire du ménage. Comme cela a été dit, SCOT, PLU, carte communale, règlement national d'urbanisme, se superposent et ce, dans un contexte de DDE de plus en plus évanescents. On y verrait plus clair avec des SCOT et des PLU. Cet amendement pose le problème et je le maintiens.

M. Jean Lassalle. Très bien !

(L'amendement n° 295 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous en venons à l'amendement n°95.

La parole est à M. Philippe Plisson.

M. Philippe Plisson. Cela fait une heure que nous entendons vanter les mérites du SCOT. Or ce terme n'est jamais mentionné dans la loi, comme s'il s'agissait d'un gros mot.

Chacun s'accorde pourtant, ici, à reconnaître que le SCOT est un moyen privilégié d'organisation du territoire. Il faudrait donc encourager son élaboration, non seulement en agglomération mais également dans le monde rural.

Aujourd'hui, il y a deux sortes de territoires : ceux qui sont organisés – c'est l'agglomération –, et le monde rural, qui, lui, est laissé en déshérence. Si l'on n'organise pas le second comme les premiers, nous aurons des territoires où l'on regardera les corbeaux voler sur le dos.

M. Jean Lassalle. Eh oui !

M. Philippe Plisson. Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, de prendre cet amendement en considération et de faire des schémas de cohérence territoriale un instrument obligatoire sur l'ensemble du territoire, porté par les intercommunalités, les pays ou les agglomérations.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable pour les arguments évoqués tout à l'heure. Encore une fois, un tiers seulement du territoire est couvert par les SCOT.

M. Philippe Plisson. À force d'attendre...

M. Christian Jacob, rapporteur. Il faut trois ans pour élaborer un SCOT.

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

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

M. Christian Jacob, rapporteur. C'est le bon sens !

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

M. Serge Letchimy. Le bon sens est aussi chez M. Lassalle et chez M. Dionis du Séjour. Nous avons tous une part de bon sens en nous.

Le problème essentiel est cette hiérarchisation de documents qui crée une grande confusion. Je le rappelle, le PLU est un document hautement réglementaire, et non de planification. Une réforme y a introduit le PADD, c'est-à-dire un volet aménagement. Nous allons à présent introduire d'autres données, liées au changement climatique, aux politiques d'énergie, des paysages, aux questions de transport et de circulation et de leurs conséquences sur nos choix urbains.

Face à ce problème, on ne peut pas se contenter de répéter qu'un tiers seulement du territoire est couvert par le SCOT. Ce n'est pas la bonne réponse. Il faudrait précisément que tout le territoire soit couvert. Or, pour cela, il faut donner une nouvelle dimension au SCOT. Vous prenez la direction inverse.

Par ailleurs, on ne va demander aux seules villes dépassant 50 000 habitants de faire un plan énergie-climat-territoire, les autres étant dispensées de cette obligation. Nous allons donc laisser un vide non négligeable, notamment lorsqu'il y aura regroupement intercommunal pour aller vers une planification spéciale dépassant le seul cadre de la commune.

Voilà pourquoi l'amendement n° 95 est un amendement clé.

Cela étant, j'ai bien compris que vous ne vouliez pas modifier l'article 7. Vous avez en effet un principe : certains articles peuvent être modifiés et d'autres non. Chers Jean Dionis du Séjour et Philippe Plisson, vos amendements ne sont pas refusés parce qu'ils sont mauvais mais parce qu'ils sont victimes de la doctrine de non modification de l'article 7. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Chers collègues, nous sommes dans le cadre d'une loi d'orientation. Je vous rappelle que c'est nous qui avons demandé au Gouvernement de décliner les décisions du Grenelle dans une loi d'orientation fixant les grands principes ; c'est ce que nous faisons aujourd'hui. Dans un deuxième texte d'application, nous examinerons les moyens pour mettre en œuvre ces grandes orientations. Nous ne pouvons pas anticiper ce que sera le Grenelle 2. Pardon de vous le rappeler, mais j'ai le sentiment que vous mélangez les genres. Certes, je comprends que vous soyez soucieux d'aller très vite, mais ne mélangeons pas application et orientation.

S'agissant de l'urbanisme, l'alinéa 5 de l'article 7 est très clair : « Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation » – c'est ce que nous voulons faire – « et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération » – c'est ce que vous voulez faire. Le problème n'est donc pas qu'on cite ou non le SCOT. Nous voulons nous orienter vers la simplification, vers une meilleure organisation, et nous souhaitons harmoniser les documents d'urbanisme. Nous verrons dans le Grenelle 2 de quel instrument nous nous servirons pour y parvenir.

Encore une fois, ne mélangeons pas orientation et application. À défaut, nous resterions dans le malentendu. Il faut fixer rapidement les grands principes pour pouvoir passer ensuite à l'application avec le Grenelle 2. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

(*L'amendement n° 95 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Berthelot pour soutenir l'amendement n°13.

Mme Chantal Berthelot. Les communes ayant sur leur territoire des canalisations ne perçoivent pas toutes, à ce jour, une redevance. Là aussi, c'est un millefeuille de textes qui régit le système : 8 lois, 9 décrets et 4 arrêtés. Cet amendement vise donc à clarifier à uniformiser la fixation des tarifs d'occupation du domaine public, et à permettre aux collectivités de percevoir une redevance compensant les servitudes qu'elles subissent. Elles pourront ainsi faire face aux charges qu'elles supportent en matière d'environnement et de sécurité.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. J'ai fait une recherche : cette redevance existe déjà. Elle est prévue par l'arrêté du 14 mai 1996, qui classe les canalisations en première et deuxième catégories, prévoit des diamètres de canalisations et des montants forfaitaires. Je tiens l'arrêté à votre disposition.

Mme Chantal Berthelot. Dans l'exposé des motifs, toutes les communes ne sont pas concernées par la redevance. C'est à vérifier.

M. Christian Jacob, rapporteur. L'arrêté a une portée générale.

Mme la présidente. Dans ces conditions, l'amendement est-il retiré ?

Mme Chantal Berthelot. Je ne suis pas maire et cet amendement est porté par des maires de communes. Je préfère donc le maintenir.

(*L'amendement n° 13, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur cet article.

La parole est à M. François Grosdidier.

M. François Grosdidier. À l'occasion de l'examen de l'article 8, je veux souligner qu'il est effectivement essentiel de mentionner l'objectif de réduction des gaz à effet de serre parmi les objectifs globaux du code de l'urbanisme.

Je tiens également à évoquer dès maintenant l'article 8 bis A.

À cet égard je souligne qu'il faut éviter les redondances réglementaires, les interventions inutiles qui alourdissent, allongent, complexifient les procédures, en postulant parfois, de surcroît, que les élus locaux sont irresponsables. C'est typiquement le cas de l'exigence d'un avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France dans une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Les architectes des Bâtiments de France disposent déjà de prérogatives exorbitantes par rapport au droit commun ; même si une procédure d'appel existe désormais, beaucoup de maires se sont déjà trouvés confrontés à des situations presque irrationnelles.

Les prérogatives de droit commun des architectes des Bâtiments de France s'appliquent partout, que la zone soit déclarée PPAUP ou non. De plus, ce sont les villes elles-mêmes qui décident d'étendre, par une telle déclaration, les règles de protection du patrimoine et d'intégration du bâti au patrimoine. Il s'agit par conséquent d'un règlement créé par la ville conjointement avec les architectes des Bâtiments de France, et imposant des contraintes supplémentaires à l'urbanisme.

Il n'y a donc absolument pas lieu d'exiger un avis conforme – avec toutes les complications que cela peut engendrer – d'autant que, au-delà du périmètre de 500 mètres et de co-visibilité, les prérogatives des Bâtiments de France s'appliquent partout et de toute façon.

Le mieux est aujourd'hui l'ennemi du bien. Ainsi beaucoup de maires qui souhaiteraient s'engager dans la création d'une zone PPAUP renoncent, par crainte des contraintes supplémentaires créées par les problèmes de relations au quotidien avec les architectes des Bâtiments de France. Ces contraintes vont bien au-delà de l'objectif de telles zones.

Lorsqu'une municipalité décide de créer une zone PPAUP, donc choisit de s'imposer des contraintes supplémentaires, coproduites avec l'ABF, il n'y a donc pas lieu d'exiger l'avis conforme. Cette exigence revient à postuler que les maires sont irresponsables ; j'entends parfois cet argument.

Je rappelle que les permis de construire en zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager doivent respecter le règlement de cette zone.

M. Jean-Paul Chanteguet. Sans avis conforme, qui le vérifie ?

M. François Grosdidier. Le représentant de l'État peut déférer au tribunal administratif les permis non conformes. Et nous connaissons tous la vigilance des associations de défense du patrimoine et les réflexes des voisins qui ne veulent pas, tout simplement, de travaux à côté de chez eux. Donc le pouvoir du maire n'est pas sans frein.

Aujourd'hui, le mieux est l'ennemi du bien ; il existe moins de zones PPAUP qu'il ne pourrait y en avoir, car elles créent tellement de contraintes administratives sans rapport avec leur objectif premier que les maires renoncent à les établir.

Je m'exprime ici comme parlementaire, mais aussi comme maire et comme président d'une fédération qui regroupe tout de même près de 800 maires : je vous affirme que les avis sont unanimes à ce sujet ; même les maires qui souhaitent vraiment protéger leur patrimoine et sont très vigilants sur l'intégration des constructions nouvelles au bâti existant refusent d'être considérés comme irresponsables, refusent de voir dans l'ensemble de leurs gestes quotidiens mis sous la tutelle des architectes des Bâtiments de France, surtout quand les règles d'urbanisme ont été définies conjointement avec ces derniers !

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaingne.

M. André Chassaingne. Je ne partage pas du tout l'analyse qui vient d'être faite par mon collègue François Grosdidier.

M. Serge Grouard. C'est dommage !

M. André Chassaingne. Tout d'abord, on peut qualifier de fallacieux l'argument de l'unanimité. En effet il n'existe pas d'unanimité sur cette question ! Chacun a dû recevoir, parmi d'autres courriers, une délibération unanime de la Fédération nationale des collectivités territoriales pour la culture, qui regroupe plusieurs centaines d'élus de l'ensemble des collectivités territoriales de notre pays, de toutes les sensibilité. Cette fédération insiste auprès de nous sur un élément extrêmement important : les questions patrimoniales, dans notre pays, doivent-elles être purement locales, ou doit-on considérer que l'État doit avoir un droit de regard sur le patrimoine national ?

M. Serge Grouard. Il y a déjà un droit de regard de l'État !

M. André Chassaingne. Ce regard ne doit pas seulement porter sur les objectifs définis lors de la création de la zone.

J'ai aussi senti, dans l'intervention de M. Grosdidier une autre dimension, qui va dans le sens de ce que j'appelle une recherche de dérégulation.

MM. François Grosdidier et Serge Grouard. Absolument pas !

M. André Chassaingne. Cette recherche de dérégulation correspond à une posture idéologique (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*) qui considère qu'il faut toujours moins d'État et que, au nom du libéralisme, on doit adopter des comportements décentralisés qui, petit à petit, s'exonèrent des règles nationales !

M. François Grosdidier. C'est vrai que nous sommes sans doute moins jacobins que vous ; mais nous savons aussi régler !

M. André Chassaingne. Tout cela fait partie d'un véritable feuilleton ; j'en reprends les premiers épisodes.

Nous avons d'abord eu une mesure prise dans la loi de relance de l'économie. Plusieurs d'entre nous étaient intervenus pour s'opposer à cet amendement particulièrement soutenu par celui qui est aujourd'hui notre rapporteur. Nous considérons notamment qu'il constituait un cavalier législatif. Or, à la suite de la saisine du Conseil constitutionnel par soixante sénateurs, celui-ci a censuré cette mesure – votée de façon cavalière – qui supprimait l'obligation de l'avis conforme des architectes des Bâtiments de France en zone PPAUP.

Aujourd'hui cette proposition revient sous la forme d'un amendement adopté par la commission des affaires économiques. Pourtant elle fait courir un risque réel.

Vous avez certes rappelé que l'architecte des Bâtiments de France se prononçait déjà. C'est vrai sur les objectifs mais chacun sait qu'il y aura des dérives. Sans avis conforme, le risque est très important.

M. Christian Jacob, rapporteur. Ne faites pas de procès aux élus !

M. André Chassaigne. J'insiste : il faut maintenir l'avis conforme ; sinon, ce serait la porte ouverte aux abus, au clientélisme local. (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*) Cela existe ; on ne peut pas le nier !

M. François Grosdidier. Merci pour les maires !

(*L'article 8 est adopté.*)

Article 8 bis A

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 96 et 263, tendant à la suppression de l'article.

La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet, pour soutenir l'amendement n^o 96.

M. Jean-Paul Chanteguet. Nous proposons de supprimer l'article 8 bis A. MM. Grosdidier et Chassaigne ont commencé à évoquer cette proposition du rapporteur, qui consiste à supprimer l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France dans les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Cela signifie que l'on se bornerait à un avis simple.

Pourquoi supprimer l'avis conforme ? Je ne pense pas détenir toute la vérité, mais voilà ma réponse : il s'agit de donner au maire la possibilité de passer outre un avis négatif de l'ABF. Voilà ce que permet la suppression de la nécessité de l'avis conforme. Il n'y a pas d'autre raison de faire cette proposition.

M. André Chassaigne. Bien évidemment !

M. Christian Jacob, rapporteur. Le maire fait son boulot !

M. Jean-Paul Chanteguet. Il n'y a pas d'autre raison. Vous ne pouvez pas me dire le contraire : dès lors que l'on passe d'un avis conforme à un avis simple, c'est que vous voulez permettre aux maires de passer outre l'avis des architectes des Bâtiments de France.

M. François Grosdidier. Les permis devront toujours être conformes au règlement fixé par l'ABF !

M. Christian Jacob, rapporteur. Exactement !

M. Jean-Paul Chanteguet. Vous dites que le règlement de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager est défini – comme d'ailleurs le zonage – avec l'architecte des Bâtiments de France. Lorsque celui-ci est consulté, son rôle est de vérifier que les prescriptions de la zone PPAUP sont respectées.

Dès lors que vous passez d'un avis conforme à un avis simple, vous donnez au maire un droit nouveau (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Philippe Tourtelier. Bien sûr que si !

M. François Grosdidier. Le droit d'appliquer le règlement !

M. Christian Jacob, rapporteur. Oui et ce n'est pas un droit nouveau !

Mme la présidente. Je vous en prie, seul M. Chanteguet à la parole.

M. Jean-Paul Chanteguet. Non, il s'agit du droit, nouveau, d'autoriser des travaux qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

M. François Grosdidier. Ils doivent être conformes, sinon le permis est illégal !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Il a raison !

Mme la présidente. Un peu de calme, monsieur Grosdidier.

M. François Grosdidier. Il y aura le règlement !

M. Jean-Paul Chanteguet. Laissez-moi m'exprimer, monsieur Grosdidier.

Mme la présidente. Monsieur Grosdidier, je vous demande de vous calmer pour la dernière fois !

M. Jean-Paul Chanteguet. J'ajoute qu'il existe des possibilités de recours contre l'avis conforme. Vous le savez bien.

À cet égard je m'en rapporte à l'argumentation développée par deux de vos collègues, monsieur Grosdidier : Michel Bouvard et Jacques Pélissard, qui préside l'Association des maires de France. Ils ont bien expliqué que le système de zones PPAUP fonctionnait bien, et que les problèmes posés par l'avis conforme de l'ABF étaient rarissimes : en 2006, il n'y a eu au plan national qu'un seul recours sur ce sujet, et trois en 2007.

Enfin, comme l'a souligné le président de la commission, nous examinons un texte d'orientation. L'article 8 bis A n'y a donc pas sa place.

M. François Pupponi. En effet ! La cohérence du texte est à géométrie variable !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Bouvard, pour soutenir l'amendement n^o 263.

M. Michel Bouvard. Le pouvoir des architectes des Bâtiments de France est un sujet extrêmement sensible, qui a souvent animé nos débats. Afin de l'encadrer, Patrick Ollier a proposé, il y a quelques années, d'instaurer une voie de recours pour contester leurs décisions. Cette mesure a été soutenue par tous les élus, même par les militants du patrimoine dont je fais manifestement partie, pour avoir fondé avec mon ami, Martin Malvy, l'Association nationale des villes et pays d'art et d'histoire et des villes à secteurs sauvegardés.

Je suis tout prêt à reconnaître, avec M. Chanteguet, que cette disposition d'application n'a strictement rien à voir avec le texte en discussion, lequel porte sur le développement durable et non sur le patrimoine culturel. De plus la disparition de l'avis conforme risque de créer plus de problème qu'elle n'en réglerait.

Elle pose d'abord la question des responsabilités des architectes des Bâtiments de France dans le périmètre d'un monument classé ou inscrit. En effet, dès lors qu'on se trouve dans une ZPPAUP, leurs pouvoirs ne sont pas exorbitants. Ainsi, ils n'ont pas de réelle possibilité d'intervention quand un permis de démolir a été déposé, car ce type de zone n'admet pas le niveau de détail et de prescription qui s'applique dans un secteur sauvegardé, où sont précisés de manière exacte le zonage et les bâtiments à garder, à démolir ou à modifier.

La suppression de l'avis conforme pose ensuite un problème fiscal.

Il y a quelques semaines, quand nous avons reconsidéré certaines niches, nous nous sommes battus pour maintenir le dispositif Malraux, qui a permis de conserver le patrimoine dans les secteurs sauvegardés et les ZPPAUP. Or ce sont l'avis conforme et l'autorisation de l'architecte des Bâtiments de France qui déterminent l'éligibilité au dispositif Malraux. Celui-ci étant souvent contesté par les services fiscaux, la suppression de l'avis conforme pourrait multiplier ces contentieux.

Enfin, la substitution d'un avis conforme à un avis simple ne règle pas le problème du délai, qui resterait le même. Un vieil adage prétend qu'un mauvais accord vaut mieux qu'un bon procès. De fait, les procédures juridiques durent beaucoup plus longtemps que les négociations avec l'ABF dans le cadre du recours instauré à l'initiative de M. Ollier. D'ailleurs, les recours de ce type sont peu nombreux, comme l'a relevé M. Chanteguet. On en a recensé cinquante-six en 2006, dont un seul en ZPPAUP, et trente-trois en 2007, dont un seul en ZPPAUP.

Ce sont autant de raisons de maintenir l'avis conforme de l'ABF, surtout à l'heure où le ministère de la culture entreprend de simplifier et de réformer les dispositions qui s'appliquent dans les ZPPAUP. Attendons de connaître ces modifications pour engager le dialogue avec lui, au lieu d'adopter à la hussarde une disposition qui générerait plus de problèmes qu'elle n'en réglerait.

M. François Brottes. Très bien !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Il ne s'agit pas d'adopter une décision à la hussarde ! Nous avons ouvert ce débat en commission à trois reprises ; nous l'avons rouvert lors de la première, puis de la seconde lecture, ainsi que pendant l'examen du plan de relance. Ensuite, l'amendement de M. Perruchot a été retoqué par le Conseil constitutionnel...

M. Patrick Ollier, président de la commission. Au motif qu'il s'agissait d'un cavalier !

M. Christian Jacob, rapporteur. En effet, et non pour des raisons de fond, comme l'a prétendu M. Chassaigne.

M. Michel Bouvard. C'est toujours un cavalier ! C'est même un cuirassier !

M. Christian Jacob, rapporteur. L'enjeu du débat est de savoir ce qu'est une ZPPAUP, laquelle repose sur un contrat entre l'État et les collectivités.

L'initiative de sa création revient au conseil municipal, qui décide de protéger un périmètre remarquable un peu plus que ne le permet le droit commun.

M. Serge Grouard. Bien sûr !

M. Christian Jacob, rapporteur. Puis, l'État se mobilise autour du préfet et de l'ABF. L'établissement du règlement peut parfois prendre dix ans, car toutes les procédures de concertation sont mises en place.

M. Patrick Ollier, président de la commission. Notamment avec l'ABF !

M. Christian Jacob, rapporteur. Si nous votions ces amendements, nous nous autoriserions à revenir *a posteriori* et de manière unilatérale sur des engagements bilatéraux.

M. Serge Grouard. Exactement !

M. Christian Jacob, rapporteur. J'ajoute que la création d'une ZPPAUP ne débouche pas uniquement sur un zonage, mais aussi sur un texte, sur des études et sur des prescriptions qui s'appliquent dans l'ensemble d'un périmètre.

M. Michel Bouvard. Bien sûr !

M. Christian Jacob, rapporteur. Dès lors, l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments en France est soit superfétatoire – s'il reprend exactement le règlement – soit dangereux, s'il s'en écarte.

M. François Brottes. Il peut s'exercer à titre préventif !

M. Christian Jacob, rapporteur. Ainsi il donne à un des services de l'État la possibilité de remettre en cause une décision prise de manière bilatérale. Il faut donc supprimer cet avis conforme, qui n'élimine aucune voie de recours. Autrement, nous serions dans une logique de double peine. D'ailleurs, il n'existe aujourd'hui que 500 ZPPAUP, car les maires, qui n'en récolteront que des contraintes, hésitent de plus en plus à en créer.

M. Serge Grouard. Eh oui !

M. Christian Jacob, rapporteur. Tenons-nous en donc au règlement et gardons-nous de recourir au fait du prince, en contrevenant aux accords conclus entre l'État et les collectivités. Avis défavorable. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. En tant qu' élu local, je partage l'argumentation du rapporteur. Même avis que la commission.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Pélissard.

M. Jacques Pélissard. Il m'arrive souvent d'être en communion de pensée avec le rapporteur et le président de la commission des affaires économiques, et en opposition avec les architectes des Bâtiments de France. Pourtant, aujourd'hui où il revient au législateur de concevoir un dispositif opérationnel, je suis d'avis de maintenir l'avis conforme. Je veux ajouter trois arguments à la démonstration de M. Bouvard.

Premièrement, l'avis conforme garantit la stabilité de la protection dans le temps en prolongeant la décision de l'ABF au-delà du mandat du maire. En effet, même si le maire qui a eu l'initiative de créer une ZPPAUP en est généralement le gardien vigilant, la protection de la zone doit s'étendre au-delà de son mandat.

M. Christian Jacob, rapporteur. La durée du dispositif dépend non du mandat du maire mais d'un accord contractuel !

M. Jacques Pélissard. L'avis conforme est un élément de cette garantie.

Deuxièmement, il apporte une stabilité juridique : un avis conforme de l'ABF vaut mieux qu'une procédure de droit commun devant un tribunal administratif, laquelle dure des années.

Troisièmement, il évite au maire de se retrouver sous la pression d'une association, d'un promoteur ou d'un particulier qui souhaite obtenir une dérogation.

Je suis donc favorable au maintien de l'avis conforme, ce qui ne nous interdit pas de prévoir une procédure d'appel allégée ou un dispositif allégé de révision des ZPPAUP. Cependant, comme l'a indiqué le président de la commission, ces dispositions trouveront leur place, non dans une loi d'orientation, mais dans un texte d'application.

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

M. Serge Grouard. Je dois avouer que je suis gêné par ce débat, où différents orateurs entretiennent à mots couverts une méfiance à l'égard des maires. Ne nous proposent-ils pas de créer une dérogation au droit commun pour empêcher qu'un maire puisse contourner des règles qu'il aura lui-même préparées et qui n'auront été rédigées qu'à son initiative ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Vous oubliez l'alternance !

M. Serge Grouard. Comment peut-on opposer à un maire suffisamment attaché au patrimoine de sa commune pour avoir décidé de créer une ZPPAUP le fait qu'il risque de déroger à une règle qu'il a lui-même contribué à édicter ?

M. André Chassaigne. Lui-même ou son prédécesseur !

M. Christian Jacob, rapporteur. La loi s'applique à tous !

M. Serge Grouard. Je n'accepte pas cette suspicion latente. Certains de nos collègues ont présenté l'ABF comme un rempart contre certaines tentations des maires. Mais ceux-ci, en tant qu'élus, ne sont-ils pas responsables ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Un élu n'est pas toujours parfait ! *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Serge Grouard. Certes !

M. François Grosdidier. Mais il est contrôlé par le juge !

Mme la présidente. Poursuivez, monsieur Grouard.

M. Serge Grouard. Pourquoi un maire qui s'est volontairement engagé dans une telle démarche chercherait-il à contourner le règlement qui en découle ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Il y a des alternances !

M. Serge Grouard. Il faudrait qu'il soit atteint de crétinisme, pour reprendre le mot qu'a utilisé hier M. Cochet.

Par ailleurs, on laisse croire que la suppression de l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France nous placerait quasiment dans une situation de non-droit et que, dès lors, le maire pourrait faire tout ce qu'il voudrait. Comme le disait André Chassaigne : « Le local décidera. »

Or il n'en est rien. Je m'inscris en faux contre cette idée. En effet, l'avis conforme ne fait que s'ajouter aux procédures qui existent déjà dans le droit en vigueur : le contrôle de légalité et la possibilité de recours devant le juge.

Mme la présidente. Monsieur Grouard, merci de conclure !

M. Serge Grouard. Le passage à un avis simple renforcera la relation de confiance qui s'est établie entre les services de l'architecte des Bâtiments de France et les services municipaux.

Comme l'a souligné très justement M. le rapporteur, il permettra aussi à des maires, qui doutent aujourd'hui, de s'engager dans une logique de protection du patrimoine. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. Mes chers collègues, je mesure l'importance de ce débat. Sept orateurs souhaitent s'exprimer : pour que vous puissiez tous le faire, je demande à chacun d'intervenir pendant deux minutes maximum. Si vous ne respectiez pas ce délai, je serais amenée à interrompre cette discussion.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Nous avons entendu d'excellentes interventions comme celles de M. Chanteguet et de M. Bouvard. Je n'oublie pas celle de M. Pellissard, président

de l'Association des maires de France, qui montre bien que l'unanimité dont parlait M. Grosdidier n'est pas si évidente que cela.

Sur le fond du débat, les arguments avancés ont été imparables. Alors, messieurs, pourquoi vous agitez-vous comme des puces dans cette affaire ? La démonstration a été faite qu'il y avait très peu de recours, et que l'avis conforme ne modifiait pas les délais.

M. Patrick Ollier, président de la commission. Bien sûr que si !

M. François Grosdidier. C'est dissuasif !

M. André Chassaigne. Pour quelles raisons voulez-vous revenir sur la législation en vigueur ? La démonstration est pourtant faite qu'elle ne pose pas de problèmes. On se demande donc ce qui vous motive. Inutile d'aller chercher des arguments qui n'en sont pas !

M. Christian Jacob, rapporteur. Calmez-vous, monsieur Chassaigne !

M. André Chassaigne. En réalité, monsieur le rapporteur, vous avez sans doute une idée derrière la tête. Vous avez probablement de bonnes raisons de vous agiter à moins que ce ne soit tout simplement une forme d'impatience. *(Protestations sur les bancs du groupe UMP.)* Je cite Lénine : « Vous faites preuve, monsieur, d'une impatience petite-bourgeoise. » *(Rires et exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

Cela dit, je reste persuadé que cette impatience cache des motivations inavouées. *(Vives protestations sur les bancs du groupe UMP.)*

M. Christian Jacob, rapporteur. Reviens, Lénine, il est devenu fou !

M. François Grosdidier. Nous ne voulons pas de ce patrimoine-là : laissons Lénine aux oubliettes de l'histoire !

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Cela ne mène à rien de prêter telle ou telle intention aux uns ou aux autres. Il est vrai que nous ne sommes pas unanimes, mais il est inutile d'évoquer l'étatisme, Lénine ou d'attribuer à certains des desseins suspects.

Le règlement de ZPPAUP existe. Le président de l'Association des maires de France insiste sur la nécessité pour ce dernier d'être le plus opérationnel possible, mais un recours au tribunal administratif n'est pas plus long qu'un recours contre l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Respectons ce qui a été mis en place sous la responsabilité des maires avec l'architecte des bâtiments de France lors de la création de la ZPPAUP et dans son règlement. Si ce n'est pas le cas, l'avis simple de l'ABF permettra de faire un recours. Ne renversons pas l'ordre des choses : la responsabilité du maire et le règlement des ZPPAUP doivent primer.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Monsieur Grouard, il est vrai que le maire de la commune a participé à l'élaboration du règlement de la zone de protection du patrimoine, mais il n'est pas inamovible.

M. François Grosdidier. Le règlement demeure !

M. Jean Gaubert. Précisément, un opposant à la politique du maire en matière de protection du patrimoine peut être élu à sa place. Il devra alors appliquer un règlement qu'il n'a pas contribué à élaborer. Or chacun sait que la politique de protection du patrimoine ne peut pas fluctuer avec des alternances qui modifieraient le comportement des acteurs

M. Serge Grouard. Les ABF changent aussi !

M. Jean Gaubert. Dans ce domaine, une certaine permanence est nécessaire. Les architectes des Bâtiments de France jouent, en quelque sorte, le rôle de gardiens du temple.

La situation actuelle est-elle bonne ? Je n'en suis pas complètement sûr. J'ai été durant vingt ans maire d'une petite commune dans laquelle se trouvait un site protégé qui n'était pas une ZPPAUP. Je veux donc appeler l'attention sur le comportement de certains architectes des Bâtiments de France. Il faut bien dire que c'est cela qui énerve souvent les maires. Pour ma part, j'ai connu l'année des lucarnes, celle des chiens-assis, celle des toits à quatre pentes ; l'année du blanc, celle du beige (*Sourires*), tout cela avec le même ABF !

Finalement la question que se posent les élus est bonne, mais la réponse proposée ne l'est pas. En effet, je répète que nous avons besoin d'une permanence de la décision. Il faut sans doute réfléchir au recrutement, au métier et au rôle des ABF, mais certainement pas supprimer un pouvoir qui permet d'éviter, ici ou là, de faire certaines bêtises.

M. la présidente. Sur le vote des amendements identiques n^{os} 96 et 263, visant à supprimer l'article 8 *bis A*, je suis saisie par le groupe SRC d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Benoist Apparu.

M. Benoist Apparu. On vient de nous expliquer que l'avis conforme garantit la protection du patrimoine sur le long terme car un changement de majorité au conseil municipal aboutirait à une nouvelle lecture du règlement. Une suppression de l'avis conforme donnerait donc à une nouvelle majorité la possibilité d'interpréter celui-ci différemment.

Cependant je rappelle que l'ABF change lui aussi. Il s'agit d'ailleurs d'une des difficultés auxquelles nous sommes confrontés : les différentes interprétations du règlement que font les ABF successifs nuisent à la sécurité juridique de ce dernier. Les ABF changent et leurs avis changent parce qu'ils ne sont pas de la même école. En fait, le passage à l'avis simple permettra de sécuriser l'application des règlements. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

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

M. François Brottes. Il faut raison garder : ce n'est pas parce que des élus locaux – certains ici assument ce genre de responsabilité – sont au front et prennent une décision face à un pétitionnaire qu'il y a une compromission. En revanche, il y a toujours recherche du compromis.

Le maire est tiraillé entre les intérêts du fonctionnement global de sa ville, et ceux du pétitionnaire qui cherche une économie de projet et souhaite négocié des aménagements architecturaux conformes aux moyens dont il dispose. Le maire ne sera pas toujours très compréhensif et, en tout cas, la nature de la discussion ne lui permettra pas d'être systématiquement très rigoureux. Il a donc besoin de l'autorité des architectes des Bâtiments de France qui prendront une décision sans transiger. Je ne dis pas que le maire est *a priori* prêt à transiger ; son approche est tout simplement pragmatique et réaliste. Il a donc besoin du support des Bâtiments de France, et l'avis conforme constitue une sorte de filet de sécurité.

Par ailleurs, chacun sait bien qu'une fois que sont créés une zone de protection et son règlement, il est déjà trop tard. Quelle que soit la nature du contentieux engagé, il sera très long. En revanche, l'avis conforme est préventif. Il permet de

mettre en œuvre une économie de projet de façon vertueuse et rigoureuse, en amont de la construction, ce qui représente un gain de temps pour le paysage, comme pour le porteur du projet.

L'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France est un mal nécessaire. La position de l'Association des maires de France le montre bien. Elle en appelle à la responsabilité collective du Parlement.

Mme la présidente. Monsieur Brottes, merci de bien vouloir conclure.

M. François Brottes. Même si nous pouvons tous citer des exemples qui montrent que ce dispositif peut être un peu pénible et que les décisions ne sont pas toujours conformes à ce que nous souhaitons, dans l'intérêt général, nous avons besoin de cet avis conforme. La préoccupation patrimoniale doit être concentrée entre les mains des architectes des bâtiments de France.

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

M. Jean Dionis du Séjour. Je peux vous faire part de mon témoignage de maire d'une commune où se trouve une ZPPAUP, qui s'entend bien avec son ABF, ce qui est assez rare.

Le cœur du débat a été, comme souvent, évoqué par André Chassaigne. Il s'agit du rôle de l'État et de ses services décentralisés. Dans certains domaines, l'État doit-il exercer de fait le pouvoir exécutif au niveau local ? Reconnaissons que la situation est dérogatoire. En tout cas, traditionnellement au centre, nous ne le pensons pas. Notre vision est sans doute plus girondine que jacobine et centralisatrice.

Selon nous, l'État doit avoir un rôle d'animateur qu'il joue au moment de l'élaboration du règlement de la ZPPAUP. Il revient ensuite au maire d'assumer ses responsabilités, d'exercer son pouvoir exécutif et de s'engager dans une politique en utilisant les services municipaux.

Jean-Paul Chanteguet nous a légitimement demandé de ne pas être angéliques. Il a parlé du clientélisme des maires : il a raison. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*) Mes chers collègues, il y a aussi du clientélisme du côté des fonctionnaires, cela existe, mais ce problème relève du préfet, du contrôle de légalité, et pas de l'ABF.

Nous ne partageons pas la façon dont ceux qui défendent ces amendements conçoivent le rôle des services de l'État ; nous ne les voterons donc pas.

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

M. Serge Letchimy. Je suis maire d'une ville de 100 000 habitants, et j'ai été personnellement et assez fortement en conflit avec un architecte des Bâtiments de France, qui est par ailleurs un ami.

M. Michel Bouvard. Un jour ou l'autre, nous avons tous été en conflit avec un ABF !

M. Serge Letchimy. Pour autant, je ne sais pas si la suppression de l'avis conforme des ABF est la bonne solution. Il faudrait plutôt songer à mieux encadrer le pouvoir d'un individu solitaire dont les décisions ne sont guère contestables, sauf par la voie du recours.

Solution de substitution, la coproduction de la ZPPAUP entre le maire et l'ABF permettrait l'exercice de contre-pouvoirs. Cependant, si l'on veut mener une politique

générale de protection du patrimoine, il faut bien tenir une ligne homogène et avoir une approche globale. Dans ce cadre, le maintien de l'avis conforme me semble cohérent.

Je conclurai en posant une question essentielle : dans une zone de protection du patrimoine, si l'avis conforme est supprimé, quel sera le pouvoir de l'ABF en ce qui concerne le périmètre des monuments historiques ?

M. Christian Jacob, rapporteur. Le règlement s'imposera, tout simplement !

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

M. Patrick Ollier, président de la commission. Je veux répondre, au nom du rapporteur, aux différents orateurs qui viennent de s'exprimer d'autant que, très sincèrement, je ne crois pas que ces dispositions méritent un débat aussi passionné.

Monsieur Chassaigne, vous avez tenu des propos excessifs.

M. André Chassaigne. Pas du tout !

M. Patrick Ollier, président de la commission. À Lénine, j'opposerais Talleyrand, qui disait : « Tout ce qui est excessif est insignifiant ».

M. André Chassaigne. C'est vous qui êtes excessif dans votre réponse !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Mais revenons-en au sujet qui nous occupe. De quoi s'agit-il, en vérité ?

Les ZPPAUP concernent 500 communes sur 36 000, et nous sommes ici un certain à en connaître les modalités de fonctionnement.

L'article 8 bis A signifie, tout d'abord, que l'autorité chargée de délivrer un permis de construire dans une ZPPAUP est précisément celle qui a sollicité la création de cette dernière, c'est-à-dire le maire. Nous avons tous la même volonté de protéger le patrimoine ; personne ne peut nous soupçonner d'avoir l'intention de le dénaturer. (*Exclamations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

M. André Chassaigne. Mais si !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Ensuite, je rappelle que le règlement de la ZPPAUP est élaboré en accord avec l'ABF, qui s'inspire des prescriptions de la loi. Sans son avis conforme, le règlement ne peut pas être voté par le conseil municipal.

M. Christian Jacob, rapporteur. Absolument !

M. Michel Bouvard. Mais ce règlement est moins précis que celui d'un secteur sauvegardé !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Mes chers collègues, l'ABF peut changer.

M. André Chassaigne. Le maire aussi !

M. Christian Jacob, rapporteur. Le règlement reste !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Monsieur Péლისard, j'ai beaucoup de respect pour la fonction qui est la vôtre et pour le travail considérable que vous accomplissez au service des maires de France, mais où se trouve la pérennité que vous invoquez ? Dans le règlement !

M. Michel Bouvard. Je répète que celui-ci est moins précis qu'un règlement de secteur sauvegardé !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Il ne peut en effet être modifié que par une nouvelle délibération du conseil municipal, lequel devrait alors assumer devant l'opinion

publique sa volonté d'y introduire éventuellement de nouvelles dispositions moins protectrices du patrimoine. Imaginez ce qui arriverait si un maire s'y aventurait !

M. François Brottes. La pérennité est assurée par la continuité de l'État !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Dans une ZPPAUP, je le répète, le maire délivre le permis de construire en respectant les prescriptions du règlement, lequel est adopté après avis conforme de l'ABF. S'il ne le respecte pas, le permis de construire est attaqué et annulé. Par conséquent en quoi l'avis conforme de l'ABF est-il nécessaire pour les demandes d'autorisation d'urbanisme, dès lors que le règlement est respecté ?

M. Michel Bouvard. Il n'y a pas que le règlement !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Certains des 500 maires concernés nous ont indiqué que la procédure actuelle était source de perte de temps dans de nombreux dossiers, car les ABF n'ont malheureusement pas toujours les moyens nécessaires de les étudier en temps voulu. Au reste, beaucoup d'entre eux nous ont dit, en commission, qu'ils renonçaient à demander la création d'une ZPPAUP en raison de la complexité de la procédure.

M. Jean-Paul Chanteguet. C'est faux !

M. Michel Bouvard. Ils ont tort !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Enfin, est-il besoin de préciser que les maires sont courageux ? Quelles que soient leurs orientations politiques, ils sont capables d'assumer leurs responsabilités. Ils ont été élus au suffrage universel pour exercer un mandat ; ils n'ont pas besoin de se couvrir derrière l'autorité d'un ABF !

Mme Annick Lepetit. Ils ne se couvrent pas. Ce n'est pas le problème !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Madame Lepetit, leur mandat les oblige à respecter le règlement. L'avis conforme n'apporte donc pas grand-chose, puisque des recours sont possibles en cas de quiproquo.

M. François Brottes. Quelle hypocrisie !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Si ce débat mérite d'avoir lieu, il ne justifie pas que l'on y passe tant de temps,...

Mme Annick Lepetit. Si !

M. Michel Bouvard. Il ne fallait pas le provoquer !

M. Patrick Ollier, président de la commission. ...puisque la disposition en cause est, sur le plan administratif, sans conséquences pour la protection du patrimoine. (*Protestations sur les bancs des groupes SRC et GDR.*) C'est pourquoi je souhaite que la majorité suive la commission qui a étudié le dossier durant de longs mois.

M. Jean-Claude Lenoir. C'est un mauvais argument !

M. Patrick Ollier, président de la commission. En tout état de cause, je remercie le rapporteur de faire des propositions conformes à l'intérêt général.

Mme la présidente. Le groupe SRC ayant retiré sa demande de scrutin public, nous allons voter à main levée.

(*Les amendements identiques n^{os} 263 et 96 ne sont pas adoptés.*)

(*L'article article 8 bis A est adopté.*)

Article 8 bis

Mme la présidente. La commission a maintenu la suppression de cet article, votée par le Sénat.

Article 9

M. le président. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 9.

La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Les articles 9 à 15 A, relatifs aux transports et à la mobilité, sont particulièrement importants, car ils auront un impact sur la vie quotidienne de nos concitoyens.

La société évolue; les besoins en termes de mobilité également. Ainsi, en 1858, Philippe de Carayon-Latour, député de Castres, mettait quarante-huit heures pour se rendre à Paris; en 1908, Xavier Reille-Soulte, l'un de ses successeurs, vingt-quatre heures; en 1958, François Reille-Soulte, son fils, douze heures. Aujourd'hui, grâce à l'avion, je mets deux heures pour rejoindre l'Assemblée nationale.

Au-delà de ces progrès, il est important que nous ayons conscience que les transports connaissent des effets de mode: ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera pas forcément demain. En temps qu'utilisateur régulier du vélo, à Paris comme dans ma bonne ville de Castres, je me félicite que l'on redécouvre ses vertus économiques et écologiques, alors qu'il y a quelques années, il était considéré comme ringard. De même, on redécouvre aujourd'hui les avantages du réseau ferré, lequel par rapport au début du siècle dernier – M. Cochet le soulignait hier – a été réduit de presque neuf-dixièmes au profit de la route, même si les voies ferrées n'ont pas toutes été supprimées pour être remplacées par des routes: dans le Tarn, celle qui reliait Albi et Castres a été transformée en voie verte.

Aujourd'hui, on a tendance à privilégier de nouveau le transport ferroviaire. Or, de ce point de vue, nous avons deux France: celle qui se trouve à moins de trois heures de TGV de Paris et l'autre, pour laquelle le transport aérien, qui est actuellement quelque peu stigmatisé, demeure un mode de transport interrégional essentiel. Dans notre débat, nous ne devons pas perdre de vue les préoccupations liées à l'aménagement du territoire, car tous les territoires de notre pays ne sont pas égaux en matière d'accès aux voies de communication.

M. Jean Lassalle et M. Jean Dionis du Séjour. Bravo!

M. Philippe Folliot. Il en va de même pour le transport routier, que l'on a, aujourd'hui, tendance à montrer du doigt. Là encore, la situation est différente selon les régions et, si l'enjeu est important en matière d'aménagement du territoire, il faut également veiller à ce que les conditions de sécurité soient identiques dans l'ensemble des régions. En tout état de cause, ne préjugeons de ce qu'il en sera demain.

Des efforts considérables sont réalisés afin d'améliorer la performance environnementale des véhicules, si bien que la voiture propre n'est plus un objectif inatteignable d'ici à quelques années. Compte tenu, en outre, de la liberté qu'offre ce moyen de transport, il convient de ne pas tomber dans le piège d'une stigmatisation de la voiture et de garder en mémoire les expériences passées.

M. Jean Lassalle et M. Jean Dionis du Séjour. Très bien!

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Sur les questions liées aux transports, j'interviendrai au nom de mon collègue Daniel Paul, qui a beaucoup travaillé sur ce dossier, mais qui a dû rejoindre sa circonscription ce matin en raison de la longueur de nos débats la nuit dernière.

Dans la lutte contre le changement climatique, qui est un problème mondial, le secteur des transports est un enjeu majeur. Deuxième responsable des émissions de gaz à effet de serre au niveau européen avec 21 % des rejets, il occupe le premier rang au niveau national, en étant à l'origine de 26 % des émissions de ces gaz. Principale cause: la route, qui représente 85 % du trafic de voyageurs et 84 % du trafic de marchandises.

L'article 9 semble aller dans le bon sens, celui d'une politique de développement durable, en fixant notamment l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports de 20 % d'ici à vingt ans. Nous proposerons d'ailleurs un amendement visant à préciser cet objectif.

Le travail législatif a permis des avancées, telles que l'inscription dans le texte de la notion de développement multimodal intégré, dont l'enjeu est de mettre en place un système de transports reposant sur une complémentarité efficace afin d'organiser les conditions de report de la demande vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

L'audit de l'École polytechnique de Lausanne indiquait que les subventions de l'État devaient augmenter de 400 millions d'euros par an pendant dix ans, pour permettre la remise à niveau du réseau national. Même en tenant compte des sommes dédiées à cet effet dans le présent texte, le compte n'y est pas. Les grands effets d'annonce ne font pas une politique de transport. C'est sur ce point que l'écologie prend toute sa dimension politique. Il ne peut en effet y avoir de réelle croissance durable sans un engagement financier fort de l'État.

C'est pourquoi nous avons déposé deux amendements en ce sens. Le premier concerne les dividendes perçus par l'État sur les résultats de la SNCF.

On ne peut certes que se réjouir que la société nationale ait été bénéficiaire durant deux exercices consécutifs, après des années de déficit. Pour autant, doit-elle verser à l'État 131 millions d'euros prélevés sur les résultats de 2007 et 183 millions sur les résultats de 2008? Pourquoi une telle augmentation, monsieur le secrétaire d'État? Les bénéfices ont-ils augmenté pendant cette période? Au contraire, ils ont été divisés par deux. L'État a décidé de prélever 30 % des bénéfices de 2008, au lieu de 20 % l'année précédente. N'oublions pas non plus les tarifs sociaux, qui sont financés grâce à un autre prélèvement sur les dividendes de la SNCF.

Ces ponctions sont-elles raisonnables et justifiées à l'heure où les préconisations du Grenelle supposent un effort sans précédent pour développer les performances et l'attractivité du rail? Évidemment non! Ces sommes auraient dû être investies dans l'activité ferroviaire.

Le second amendement prévoit la rédaction d'un rapport sur la libéralisation du fret ferroviaire. Lors de l'examen du texte au Sénat, vous aviez déclaré, monsieur le secrétaire d'État, être plutôt défavorable à l'élaboration de nouveaux rapports, arguant que la documentation existante sur le fret ferroviaire était déjà abondante et rendait un tel rapport inutile. Néanmoins, nous demandons une évaluation de la situation, tant du point de vue de l'emploi que de la qualité et de la continuité du réseau, et non un simple constat.

La question centrale est la pertinence de la libéralisation du fret ferroviaire pour augmenter la part modale du fret non routier et non aérien de 25 % d'ici à 2012. Or, bien qu'ouvert à la concurrence depuis 2006, la part de ce secteur ne cesse de diminuer. Les 8 % à 10 % de trafic récupérés par les nouveaux entrants suite à l'ouverture à la concurrence ne sont en fait que des trafics abandonnés par Fret SNCF ou gagnés dans le cadre d'appels d'offres où la variable d'ajustement porte quasi exclusivement sur les charges de personnel.

La conjugaison de la crise environnementale avec la crise économique n'est pas fortuite. C'est le modèle de développement lui-même qui est en cause.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Le chapitre III, qui traite des transports, est, avec celui que nous avons examiné hier soir sur le logement, l'un des points principaux de la politique issue du Grenelle de l'environnement. Cela explique que le débat ait été fort long en première lecture, d'autant que, avec le logement, les transports sont le principal facteur des émissions de gaz à effet de serre. Seule une action volontariste, forte et continue pour réorienter la politique des transports permettra à la France de se conformer à ses engagements de mars 2007 devant le Conseil européen. Nous sommes bien, comme le disait le président de la commission, devant une loi d'orientation, c'est-à-dire une loi qui donne des orientations pour chaque secteur à différents articles du texte.

L'article 9 souligne la nécessité de rééquilibrer les parts des différents modes de transport vers les moins polluants en modifiant deux éléments très difficiles : les comportements et les équilibres économiques. Pour réussir, la volonté du politique devra être sans faille, monsieur le secrétaire d'État.

Nous sommes dans une situation particulière par rapport à la précédente discussion : la crise a touché tous nos territoires et mis en évidence l'emprise de l'automobile sur l'ensemble de nos circonscriptions. Les uns et les autres, en effet, nous constatons que ferment des usines appartenant soit à des grands groupes de l'automobile, soit à la sous-traitance, soit à des centres de décision. La défense de l'emploi à laquelle nous sommes tous attachés, la relance exigent de se battre aujourd'hui pour ce secteur qui pèse lourdement dans l'économie. Ne faudrait-il pas profiter du Grenelle pour, « à la faveur » de la crise, si je puis dire, et du plan de relance, donner un signe fort de réorientation de la production automobile vers des véhicules moins polluants, moins gourmands en énergie, voire totalement innovants ? C'est le moment de favoriser vraiment la recherche et l'innovation pour sortir des nouvelles offres de transports individuels propres. L'enjeu est considérable et mérite un tel effort.

Le Sénat a introduit une nouveauté dans le texte en prévoyant que l'État fasse étudier la possibilité de créer un fonds de capitalisation qui serait géré par l'AFITF. Une nouvelle fois, on peut regretter que cette agence ait perdu sa capacité d'intervention financière après la vente des autoroutes,...

M. Philippe Folliot. Eh oui !

Mme Catherine Coutelle. ...perte qui nous fait aujourd'hui tant défaut, alors que nous avons besoin de moderniser les réseaux, en particulier le réseau ferré dont vient de parler M. Chassaigne.

M. Philippe Folliot. C'est vrai !

Mme Catherine Coutelle. Nous avons proposé que les surplus dégagés par les autoroutes soient versés à l'AFITF, mais vous avez refusé. Or l'Agence ne dépend aujourd'hui que de dotations de l'État, et l'on sait ce que deviennent ces dotations. Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire quelle suite vous entendez donner au rapport Gressier et ce que vous comptez faire pour abonder l'AFITF afin de la rendre enfin capable d'investir dans l'ensemble des réseaux ?

L'article 9 pose les principes de la politique des transports. En première lecture, nous avons souligné l'importance de diminuer l'emprise routière tout en continuant à lutter pour la sécurité routière contre les points noirs sur les routes. Pour cela, une cartographie est nécessaire non seulement sur le réseau routier, mais aussi sur le réseau ferré. En matière d'amélioration de la sécurité routière, les attentes sont fortes. Or force est de reconnaître que les premiers signaux donnés par les annonces faites dans les programmes de modernisation des itinéraires routiers sont loin de donner satisfaction sur l'ensemble du territoire.

Tous ces éléments constituent un enjeu très important de ce débat, celui de la place des transports, du transfert modal et de la part que nous voulons donner dans notre économie aux différents modes de transport.

Mme la présidente. Nous en venons à l'examen des amendements.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 301 et 303, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. L'amendement n^o 303 tend à réintroduire dans le présent projet de loi des points qui figuraient dans le texte présenté par M. Borloo dans sa version du 30 avril 2008. Ces éléments sont déterminants pour la définition d'une politique des transports dont l'ambition est d'être durable.

Quant à l'amendement n^o 301, comme le précédent, il vise à inscrire dans les faits cette rupture écologique dont on parle beaucoup mais que l'on peine à voir réellement. Le Gouvernement considère que la mention que nous proposons d'ajouter est trop précise pour figurer dans un texte d'orientation. Or le projet de loi s'intitule bien « mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ». Qu'est-ce que le Grenelle de l'environnement si ce n'est « un moment important dans la prise de conscience par notre société qu'elle ne peut plus vivre dans le gaspillage, qu'elle ne peut plus négliger les conséquences sur l'avenir de la planète de sa façon de vivre, de produire et de consommer » ? Ainsi l'a défini Nicolas Sarkozy, que je viens de citer. (« Ah ! » sur plusieurs bancs du groupe UMP.)

M. Christian Jacob, rapporteur. Gardez votre téléphone près de vous ! (Sourires.)

M. André Chassaigne. Je vais d'ailleurs le poser, car il me gêne.

M. Christian Jacob, rapporteur. Ça fait toujours ça, l'émotion du premier appel ! (Sourires.)

M. André Chassaigne. Le réchauffement climatique est un enjeu majeur. Selon les travaux du GIEC, la température moyenne du globe pourrait s'élever, d'ici à 2100, de 4,1 à 5,8 degrés. La moitié de cet écart vient des incertitudes sur les fonctionnements biophysiques eux-mêmes, l'autre dépend des politiques que nous mettrons en œuvre pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Un objectif de stabilisation de la teneur de l'atmosphère en CO₂ conduit à limiter le niveau global des émissions à une valeur de l'ordre de 3,5 gigatonnes de carbone par an, soit ce que la biosphère – océans et forêts notamment – est capable d'absorber. Atteindre cet objectif à un horizon de cinquante ans permettrait de ne pas dépasser une concentration de 450 parties par million par mètre cube de dioxyde de carbone dans l'atmosphère et de contenir à 2 degrés centigrades le réchauffement climatique.

Comme l'indiquait le Président de la République dans son discours à l'occasion de la remise des conclusions du Grenelle de l'environnement, « le temps de l'action est venu. Nous avons trop attendu. Nous ne pouvons plus attendre. »

Cet objectif de 450 parties par million par mètre cube de dioxyde de carbone dans l'atmosphère est, il est vrai, un objectif précis et ambitieux dont nous ne pouvons nous permettre l'économie.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. L'amendement n° 301 est satisfait par le premier alinéa de l'article 2, qui confirme l'engagement de la France de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre, dans le but d'atteindre l'objectif des 450 parties par million.

M. André Chassaigne. Cela ne devrait pas poser de problème de l'inscrire !

M. Christian Jacob, rapporteur. Pourquoi le répéter puisque cela est déjà mentionné, qui plus est à l'article 2, qui pose toute la problématique de la lutte contre le changement climatique. Votre amendement porte sur un article spécifique sur les transports, où la précision a quand même moins sa place. Laissons les choses en l'état puisqu'elles répondent à votre légitime attente.

Quant à l'amendement n° 303, l'État n'a perçu qu'une seule fois des dividendes de la SNCF, qu'il a immédiatement réinvestis dans l'entreprise. Si une telle situation venait à se reproduire, bien évidemment les dividendes seraient réinvestis dans l'outil de production.

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

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

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

M. Yves Cochet. En général, je soutiens les amendements de mon collègue André Chassaigne et de M. Paul, mais le n° 301 me pose quelques problèmes.

D'abord, un problème de placement. Visant à compléter l'alinéa 1, il viendrait à la fin de la dernière phrase qui concerne uniquement le domaine des transports, pas toutes les émissions de gaz à effet de serre de la France. Or les 450 parties par million que M. Chassaigne veut faire figurer sont à répartir sur l'ensemble des émissions.

Ensuite, il y a un problème avec la formulation « 450 ppm par mètre cube ». Il est inutile de préciser l'unité de mesure : que ce soit des millimètres cubes, des mètres cubes ou l'atmosphère dans son intégralité, c'est une redondance incompréhensible du point de vue métrologique. Je propose donc à M. Chassaigne de rectifier son amendement en enlevant les mots « par mètre cube ».

Enfin, les 450 ppm seraient une sorte de compromis auquel nous serions parvenus avant Copenhague en décembre 2009. C'est faux ! Les 2 degrés d'augmentation et les 450 ppm sont un objectif beaucoup trop haut qu'il faut rabaisser. Je me

fonde sur les déclarations et les travaux de M. Hansen du Goddard Institute de la NASA, selon lequel il faudrait descendre à 350 ppm pour ne pas avoir d'effets de rétroaction positive, que l'on est presque sûr d'avoir à 450 ppm. On pense que cette valeur est raisonnable puisqu'on est aujourd'hui à 385 ppm et qu'on atteindra le pic d'émissions en 2015-2020, puis que cela rebaissera. C'est idiot, car c'est une vision linéaire et gradualiste des choses. Le climat ne fonctionne pas comme cela !

À certains seuils, les effets peuvent être considérables. De plus, pour les concentrations, comme pour les températures, les moyennes ne veulent rien dire. Ce qui tue les gens, ce qui détraque notre société, ce ne sont pas les moyennes, ce sont les événements extrêmes. Le problème c'est que si la température s'élève de 2 degrés en moyenne, elle augmente de 5 degrés aux pôles, ce qui est très grave. Comme le disait M. Dionis du Séjour hier, cela peut provoquer des tempêtes extrêmement violentes. C'est donc des extrémités qu'il faut se préoccuper, et ce n'est pas avec 450 ppm que l'on résoudra le problème.

Je propose une double rectification : d'une part, enlever la précision « par mètre cube », qui n'a pas de sens ; d'autre part, remplacer 450 ppm par 350 ppm.

Mme la présidente. Je vous rappelle que nous sommes en deuxième lecture et que des rectifications dans l'hémicycle ne facilitent pas le travail.

M. Yves Cochet. Nous ne pouvons pas dire des bêtises, madame la présidente !

M. André Chassaigne. Je retire l'amendement n° 301, mais je voudrais une réponse du ministre sur le n° 303.

(L'amendement n° 301 est retiré.)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le fait qu'une entreprise publique qui gagne de l'argent redonne cet argent au budget de l'État – ce qui lui permet de l'affecter ensuite, comme le souhaite le Parlement au moment de l'examen de la loi de finances –, me paraît tout à fait légitime. Je suis heureux que la SNCF gagne de l'argent. Il s'agit en effet de l'argent de tous les Français, qui en sont les actionnaires.

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

M. André Chassaigne. Je ne voudrais pas allonger le débat, mais nous ne devons pas oublier que nous sommes dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Nous affirmons unanimement qu'il convient de développer le transport ferroviaire et le fret en particulier.

M. François Grosdidier. C'est vrai !

M. André Chassaigne. Il faut rappeler que 131 millions d'euros ont été ponctionnés par l'État sur la SNCF en 2008 sur les résultats de 2007 ; 183 millions d'euros en 2009 sur l'exercice 2008, alors même que la SNCF a connu des difficultés.

La SNCF fait des efforts. En 2008, elle a consacré 3,6 milliards d'euros à l'amélioration de la qualité du service. C'est un montant record qui a creusé la dette de 34 %, puisque nous sommes passés de 4,4 milliards d'euros à 50,9 milliards d'euros. Nous devons accomplir des efforts très importants pour répondre aux objectifs.

Justifier aujourd'hui comme vous le faites la poursuite de la ponction sur la SNCF a quelque chose de – je mets le mot entre guillemets – « schizophrénique ».

(L'amendement n° 303 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 302.

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.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

(L'amendement n° 302 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 332.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Cet amendement reprend les propos tenus, il y a un an et demi, au moment du discours du 25 octobre 2007 du Président de la République et il y a quelques mois encore par certains responsables de la majorité ou du Gouvernement.

Je vais citer deux phrases extraites du discours de M. Sarkozy : « La capacité routière globale n'est plus augmentée » – ces propos ont d'ailleurs été repris par le ministre d'État – , « la priorité ne sera plus au rattrapage routier, mais au rattrapage des autres modes de transports. »

Dans le domaine des transports, au fur et à mesure des lectures, certains élus locaux, régionaux, nationaux réclament qui leur bretelle d'autoroute, qui le désenclavement, etc. Sous la pression, la majorité et le Gouvernement, hélas ! ont donc changé l'équilibre général de l'article 9. Nous voudrions revenir à quelque chose de plus raisonnable qui respecte les engagements du Grenelle. Nous pensons qu'il y a suffisamment d'autoroutes en France. Le réseau routier et autoroutier français est l'un des plus denses d'Europe. Il ne faut donc pas l'augmenter « globalement », comme l'ont dit MM. Sarkozy et M. Borloo.

Deux éléments majeurs marquent le début de ce siècle et vont continuer à nous préoccuper : le changement climatique et l'augmentation des prix de toutes les énergies, notamment du pétrole. La construction de nouvelles autoroutes est donc inutile, dangereuse et superflue dans le nouveau contexte.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports routiers sont en constante augmentation – c'est d'ailleurs mentionné au début de l'alinéa 1. Le développement des transports routiers a été réalisé dans un contexte de pétrole abondant et bon marché, ce qui n'est plus le cas. Nous sommes entrés dans l'ère d'un pétrole cher et sans alternative énergétique plausible et crédible. Il ne faut plus utiliser des ressources publiques pour construire de nouvelles infrastructures routières ou autoroutières, d'autant que, comme beaucoup d'élus locaux le savent, les autoroutes favorisent surtout les grands centres urbains, et non le désenclavement des territoires ruraux.

Telles sont les raisons pour lesquelles je présente l'amendement n° 332, qui reprend les engagements du Président de la République et de M. Borloo.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. L'alinéa 4 est suffisamment clair.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je voudrais redéfinir devant la représentation nationale la position du Gouvernement depuis le début du Grenelle de l'environnement. Cette longue aventure a été rappelée tout à l'heure par M. Chassaigne.

En ce qui concerne les routes, nous avons indiqué que la priorité de l'État irait désormais aux transports ferroviaires, aux transports collectifs dans les agglomérations, au transport fluvial, au transport maritime. Mais nous avons dit également que trois critères justifieraient la poursuite des aménagements routiers et autoroutiers : l'amélioration de la sécurité routière, la diminution du nombre de points de congestion et des besoins d'intérêt local.

Monsieur Cochet, la construction actuelle dans des conditions environnementales parfaites et avec l'accord de tous les élus d'Aquitaine de l'autoroute entre Langon et Pau permettra de mettre un terme aux accidents occasionnant des centaines de morts sur la route reliant la capitale régionale et la capitale des Pyrénées-Atlantiques. Cela répond bien au critère de sécurité.

M. Jean Lassalle. Très bien !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai inauguré lundi dans le Loiret – vous le savez, monsieur Grouard – une autoroute entre l'autoroute A 10 et l'A 6, qui permettra à des dizaines de milliers d'automobilistes de ne plus aller tourner en Île-de-France, à grands coups de carburant consommé, mais de passer directement de l'ouest à l'est de notre pays. La RN 60 située sur cet itinéraire était un des points les plus dangereux de France.

M. Serge Grouard. C'est vrai !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Les points de congestion sont très mauvais pour l'environnement, parce que les véhicules s'accumulent, font du surplace.

M. Yannick Favennec. Tout à fait !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous traitons donc les points de congestion, ainsi que les problèmes d'aménagement du territoire. Le Grenelle de l'environnement et l'aménagement du territoire, c'est la même politique. Ce n'est pas une politique en faveur de la route et de l'autoroute. Le Grenelle a prévu trois règles permettant de résoudre ces différentes difficultés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

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

M. Yves Cochet. Les trois règles rappelées par M. le ministre sont celles que l'on nous sert, depuis soixante ans, pour justifier toutes les constructions routières et autoroutières !

(L'amendement n° 332 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 225 et 228.

La parole est à M. Jean Lassalle, pour défendre l'amendement n° 225.

M. Jean Lassalle. Madame la présidente, le débat est passionnant et vous l'animez remarquablement. J'en ai oublié la réunion du comité directeur auquel je devais participer ! *(Sourires.)*

Je voudrais revenir sur les propos de M. Yves Cochet. On montre du doigt aujourd'hui les routes et les autoroutes. C'est facile, lorsque l'on n'est pas gêné chez soi et que l'on dispose de tout ce qu'il faut. Dans mon département, treize cantons sur quinze sont au moins à une heure, et pour certains d'entre

eux à deux heures de Pau et Bayonne, villes les plus importantes du département. Monsieur le secrétaire d'État, vous connaissez parfaitement cette réalité.

Tout le monde est naturellement favorable aux TGV, moi plus que quiconque. On constate un réel malaise dans l'opinion, qui reçoit beaucoup de messages contradictoires. On connaîtra les mêmes problèmes pour construire ces lignes LGV que pour créer les dernières portions de routes et d'autoroutes qu'il aurait fallu construire. Aujourd'hui, personne ne peut plus rien supporter. Il faut prendre en compte ce paramètre et trouver des médiateurs, qui, avant même que le projet soit lancé, puissent faire participer très largement la population, sinon rien ne se fera.

Je voulais aborder deux sujets concrets : les liaisons Toulouse-Castres et Pau-Oloron. Quand on habite à plus de deux heures d'un centre ville, ce n'est pas un luxe d'avoir une autoroute ou une route sécurisée. J'espère que vous parviendrez, monsieur le secrétaire d'État, à faire avancer ce dossier.

Il est facile de caricaturer la situation quand on a tout ce qu'il faut. Je mets une heure et demie pour gagner l'aéroport, et tous ceux qui, dans mon département, entreprennent quelque chose sont pratiquement dans le même cas. Il faut donc faire des efforts importants en direction des transports moins consommateurs d'énergie, mais il ne faut pas oublier que des secteurs entiers de notre pays sont complètement enclavés.

Je voudrais prendre l'exemple de la Bretagne, qui a su se désenclaver dans les années 60 à 70 – Pierre Méhaignerie ne me démentira pas. Cette région a bénéficié d'un développement que n'ont malheureusement pas connu beaucoup d'autres régions de France qui sont, aujourd'hui, complètement à l'abandon.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Folliot, pour défendre l'amendement n° 228.

M. Philippe Folliot. C'est un sujet très important. Je donne acte à notre collègue Yves Cochet de la constance et de la cohérence de ses propos, compte tenu de sa façon de voir. Cela dit, on peut toujours « parler la bouche pleine » lorsque l'on est élu parisien, au cœur d'une métropole particulièrement bien desservie par des autoroutes, des TGV, des aéroports internationaux et dont les moyens de transports urbains sont aidés par le contribuable national. En effet, la RATP est aidée par les contribuables dans les provinces qui participent au déficit des transports parisiens.

M. Yves Cochet. Vous avez raison !

M. Philippe Folliot. Dans ce cadre-là, nous acceptons bien volontiers la solidarité de la province vers Paris. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*) En contrepartie, certains pans de notre territoire national sont à l'écart de tout axe de communication. Il faudrait qu'il puisse y avoir une solidarité inverse, ou tout au moins une compréhension des enjeux et des problèmes qui sont les nôtres.

M. Jean Lassalle. Très bien !

M. Philippe Folliot. En 1995, le législateur, dans le cadre de la loi Pasqua sur l'aménagement du territoire, avait pris en compte cette problématique. Il avait été prévu que tout point du territoire devrait se retrouver à moins de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'une gare TGV, d'une autoroute ou d'un aéroport international. Et ce n'est pas le cas aujourd'hui.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. C'est moi qui avait fait voter cela.

M. Philippe Folliot. Je remercie le président Ollier pour sa participation à l'époque.

Actuellement, nous régressons. Je prendrai l'exemple de l'agglomération de Castres-Mazamet, que je connais bien. C'est la seule agglomération de plus 100 000 habitants sur le plan national qui ne dispose ni d'autoroute, ni de TGV, ni d'aéroport international. Le développement économique d'un tel bassin d'emplois ne peut pas s'envisager sans un lien avec l'ensemble des réseaux d'infrastructures de transports nationales et internationales.

La notion de désenclavement de certains territoires doit être prise en compte dans le cadre du Grenelle de l'environnement. C'est une question de survie, de vie ou de mort pour ces territoires. Si l'on n'agit pas, une cohorte d'habitants de ces territoires ira s'agglutiner dans les grandes métropoles et je suis sûr que ce n'est pas ce que vous voulez.

M. Jean Lassalle. C'est tout à fait vrai !

M. Philippe Folliot. Il faut donc trouver un équilibre.

M. Jean Lassalle. Il a raison !

M. Philippe Folliot. Voilà pourquoi cet amendement vise à insérer à l'alinéa 4, après le mot « local », les mots : « liés notamment au désenclavement des territoires ». Cela permettra de préciser la notion d'intérêt local. Vous ne pourrez qu'être d'accord avec nous, monsieur Cochet, car cet amendement va dans le sens que vous souhaitez. (*M. Jean Lassalle applaudit.*)

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Cela figure déjà dans le texte !

M. Christian Jacob, rapporteur. Tout à fait ! Lisez le texte !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Je vous en conjure, mes chers collègues, lisez le texte du projet de loi ! Il est écrit, noir sur blanc, dans l'article 14, adopté conforme, que la politique des transports « prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. »

Certes, on peut parler pendant des heures sur un sujet, mais nous gagnerions du temps si vous lisiez les articles !

Mme Isabelle Vasseur. Très bien !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet, pour une brève intervention.

M. Yves Cochet. Comme je viens d'être interpellé, voire mis en cause, par deux de mes collègues, je souhaite pouvoir répondre, madame la présidente.

Je voudrais rappeler à M. Lassalle, que nous nous sommes battus contre lui, il y a quelques années, parce qu'il voulait construire une autoroute au détriment d'une voie ferrée qui existait entre la France et l'Espagne ! Je me souviens des manifestations contre le tunnel du Somport, monsieur Lassalle ! Vous, vous étiez du côté des « bitumiers » autoroutiers et nous du côté des défenseurs de la voie ferrée. Vous disposiez là d'une très belle infrastructure de désenclavement, mais vous avez préféré, au nom d'un modernisme idiot, favoriser les routes et les autoroutes.

Quant à M. Folliot, je lui ferai remarquer que, pendant plus de cinquante ans, j'ai habité dans un territoire rural.

M. Pierre Méhaignerie. En effet !

M. Yves Cochet. Pas très loin de chez vous, monsieur Méhaignerie. Je ne suis député de Paris que depuis quelque temps, monsieur Folliot.

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

M. André Chassaigne. Je suis favorable aux amendements de nos collègues Jean Lassalle et Philippe Folliot.

M. Patrick Ollier, président de la commission. Ils sont redondants !

M. André Chassaigne. J'ai bien entendu la réponse du rapporteur qui a indiqué que leurs préoccupations étaient prises en compte à l'article 14 du projet de loi. Cela dit, en présentant ces amendements, nos collègues ont voulu insister sur les difficultés que connaissent les territoires ruraux, la volonté de certains de les sanctuariser et sur le fait que certains d'entre eux sont totalement enclavés – et désenclavement, mon cher Yves Cochet, n'est pas synonyme d'auto-routes ! Il est des cas où les répétitions peuvent être utiles !

M. Patrick Ollier, président de la commission. Pas dans la loi !

M. André Chassaigne. Et Dieu sait que l'on ne s'en est pas privé dans certains projets de loi !

Mme la présidente. Mes chers collègues, je vous rappelle que nous sommes en deuxième lecture et que, depuis hier soir, nous n'avons examiné que soixante-dix amendements. J'ai à cœur de laisser à chacun la possibilité de s'exprimer. Pour autant, il y a un moment où nous devons faire avancer le débat.

M. Patrick Ollier, président de la commission. Très bien !

M. Christian Jacob, rapporteur. Vous avez raison !

Mme la présidente. Dans quelques semaines, il nous faudra bien appliquer le temps global !

Cela dit, puisque vous avez été mis en cause, monsieur Lassalle, je vous donne la parole pour une minute.

M. Jean Lassalle. J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le rapporteur. Que cela soit inscrit dans la loi, c'est bien beau ; le problème c'est que nous ne sommes pas au début du commencement de la réalisation de ce principe !

Ensuite, malgré toute la sympathie que je porte à Yves Cochet, je me permets de lui rappeler que je me suis battu pour améliorer une route qui existait entre l'Aquitaine et l'Aragon.

M. Yves Cochet. Pour détruire une voie ferrée !

M. Jean Lassalle. Je ne vous ai pas interrompu, mon cher collègue : ne refaites pas le coup de Cohn-Bendit ! *(Sourires.)*

Je me suis battu pour faire élargir une route et il n'a jamais été question d'une autoroute ! Alors que vous, et quelques-uns de vos amis, avez fait de cet endroit le Larzac des temps modernes, ce qui fait qu'aujourd'hui, nous n'avons ni la ligne de chemin de fer ni la route ! Nous nous trouvons dans une sorte de *no man's land* incroyable à notre époque !

(Les amendements identiques n° 225 et 228 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 229.

La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Cet amendement reprend une proposition de la sénatrice Jacqueline Alquier, qui me semble intéressante à bien des égards.

Pour procéder à l'évaluation préalable de projets – autoroutiers, par exemple –, il convient de prendre en compte des critères différents. Cette évaluation doit faire l'objet d'une analyse selon des critères spécifiques, selon qu'ils répondent à une logique de décongestionnement, de sécurité ou à un besoin d'intérêt local. Je souhaiterais que le critère de la rentabilité ne soit pas le critère essentiel. Or l'expérience a montré que sont toujours favorisés, pour l'accès au financement de l'État, les projets ayant la meilleure rentabilité économique au détriment d'un aménagement du territoire équilibré.

(L'amendement n° 229, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 113.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Nous venons d'avoir un débat sur l'enclavement des zones rurales, mais ce problème existe aussi pour les zones urbaines, notamment à proximité de Paris. Je veux dire à nos collègues de province que l'on peut être à quinze kilomètres de Paris, à douze minutes, en RER, de la station Châtelet et ne pas pouvoir se déplacer dans la banlieue. Il n'y a pas, par exemple, de ligne de RER directe entre les quartiers défavorisés et Roissy, important pôle d'emplois. Les gens sont ainsi obligés de prendre leur voiture, ce qui est une ineptie.

Certains grands ensembles sociaux autour de Roissy sont situés dans des territoires contraints par le fameux plan d'exposition au bruit. Qui dit PEB, dit inconstructibilité. Les habitants sont isolés par rapport au pôle d'emplois, car il n'y a aucun moyen direct d'accès. De plus, ces grands ensembles sont coupés par des réserves foncières, propriétés de l'État, où devait passer l'autoroute A16, dont le projet est aujourd'hui abandonné. L'État nous laisse donc des friches. Logements sociaux, chômage, emprise foncière gelée par l'État, PEB empêchant toute construction de logements : petit à petit, on est en train de tuer ces quartiers défavorisés !

Mon amendement vise à permettre un desserrement limité du PEB de Roissy pour permettre aux communes concernées de construire des logements afin de répondre aux demandes de la population, dont le nombre peut être évalué à 7 000 ou 8 000. J'indique que 40 % de ces demandes émanent de personnes qui sont hébergées par des parents ou des amis et à qui on ne peut proposer de logements car il est impossible de construire dans cette zone.

Ma demande est d'autant plus justifiée que le PEB a été assoupli à Orly, ce qui voudrait dire que les nuisances de l'aéroport d'Orly sont moins importantes que celles de Roissy ! Il est normal qu'il existe des règles de construction sous PEB. Cela étant, il serait souhaitable de les desserrer un peu afin de ne pas asphyxier ces communes. Je le répète : une commune qui ne peut plus construire de logements est vouée à disparaître.

Mme la présidente. Puis-je considérer, monsieur Pupponi que vous avez également défendu l'amendement n° 45 ?

M. François Pupponi. Oui, madame la présidente.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Je rappelle que nous avons adopté la loi de mobilisation pour le logement. Par ailleurs, nous avons adopté un amendement visant à assouplir le PEB autour d'Orly afin de densifier la zone par des constructions. Pourquoi à Orly et pas à Roissy, me direz-vous ? Parce qu'il

n'y a pas de vols nocturnes à Orly. Envisager un tel assouplissement autour de Roissy ou d'aéroports qui ont vocation à se développer est plus problématique, car on risque de provoquer des conflits sociaux importants. C'est la raison pour laquelle la commission a repoussé ces deux amendements.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis défavorable.

La desserte de l'aéroport de Roissy et de la zone d'activités qui l'entoure est au cœur des préoccupations du Gouvernement. La modernisation de la ligne B du RER est en cours. Concernant la desserte Roissy-Rail, le processus suit son cours et Christian Blanc, dans son projet, propose le prolongement de la ligne 14 au sud vers Orly et vers Roissy, avec tout un système de rabattements. La desserte de Roissy – vous avez eu raison de souligner qu'elle est de mauvaise qualité aujourd'hui – est au cœur des préoccupations du Gouvernement. Je tenais à vous le dire, monsieur le député-maire de Sarcelles.

Mme la présidente. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Il y a une incompréhension entre nous, monsieur le secrétaire d'État, et vos réponses en témoignent. Vous nous dites que l'aéroport de Roissy va se développer...

M. Yves Cochet. C'est de la folie !

Erreur ! Signet non défini. ...ainsi que les vols de nuit !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Non, je n'ai pas dit cela !

M. François Pupponi. Si vous voulez faire la même chose à Orly et à Roissy, interdisez les vols de nuit à Roissy et permettez aux populations de dormir tranquillement. Pourquoi les populations autour de Roissy devraient-elles subir les nuisances des vols de nuit ? Parce que l'aéroport de Roissy va se développer, les villes autour ne le pourraient pas ! C'est, en quelque sorte, une double peine !

Ensuite, les transports entre ces villes et Roissy seront développés, dites-vous, monsieur le secrétaire d'État, mais l'est du Val d'Oise n'est pas concerné par les trois projets que vous avez cités. La seule manière de développer les transports entre Roissy et les territoires concernés, c'est de permettre le décrochement de la ligne D du RER qui, pour l'instant, reste dans les tiroirs.

Par ailleurs, l'autoroute A16 devait traverser le centre de ces villes. Maintenant que ce projet a été abandonné, que deviennent ces terrains, gelés par l'État, au cœur des grands ensembles où on ne peut rien faire ? Comment pouvons-nous récupérer ces terrains, afin d'y construire des logements, de favoriser le développement économique de ces zones et de permettre à leurs habitants d'en sortir pour aller vers les pôles d'emplois ? Pour ce faire, vous devez assouplir les règles du PEB. J'ai du mal à admettre que l'on limite les nuisances à Orly mais pas à Roissy. Les habitants de Roissy devraient avoir droit au même respect que ceux d'Orly !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je vais m'expliquer une fois pour toutes sur Roissy. S'agissant de la desserte de Roissy, je suis à votre disposition pour en parler. Je souhaite que le STIF soit plus actif qu'il ne l'est actuellement dans la mise en place de lignes de bus. Par ailleurs, nous allons réhabiliter le barreau de Gonesse en accord avec la région Île-de-France.

S'agissant du développement, nous souhaitons diminuer, à terme, le nombre de vols de nuit à Roissy. Nous avons du reste pris un certain nombre de mesures en ce sens. Nous soutenons le projet Carex porté par votre collègue Yanick Paternotte, projet visant à transférer sur des TGV spécialement aménagés une partie des vols de nuit, type Fedex. Pour l'instant, nous n'avons donc pas vocation à développer les vols de nuit sur Roissy. En revanche, nous souhaitons développer la plateforme de Roissy Charles-de-Gaulle, qui est le principal pôle d'emplois en région parisienne, extraordinaire source de richesses pour notre pays, pour le groupe Air France qui vient malheureusement d'être touché, et pour l'ensemble de l'industrie aéronautique française. Soyez sans crainte, cela ne passe pas par le développement des vols nocturnes.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Roy.

M. Patrick Roy. Monsieur le secrétaire d'État, il me semble que vous n'avez pas été assez attentif aux propos de François Pupponi, qui vous a également interpellé sur le problème des logements sociaux surpeuplés et des friches inconstructibles, problème que je rencontre également dans ma circonscription. Voilà qui montre un décalage entre deux visions de la France.

Certes, vous n'avez pas toujours de réponse adaptée – et c'est une litote –, mais il est intolérable de laisser plus longtemps des gens dans des logements sociaux souvent dégradés et surpeuplés où les familles se regroupent dans l'attente d'un nouveau logement. D'autant qu'à cela s'ajoutent des difficultés de transport entre zones insuffisamment desservies.

(L'amendement n° 113 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 45 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 333.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Nous avons déjà vu à l'alinéa 2 qu'il était proposé de continuer à construire routes et autoroutes pour les mêmes raisons invoquées depuis soixante ans : prévention du danger, lutte contre les congestions ou prise en compte des intérêts locaux.

Cette proposition pouvait paraître un peu déplacée dans une loi prônant le développement de modes de transport alternatifs à la route mais elle était raisonnable. En revanche, l'alinéa 9, issu d'un amendement scélérat du Sénat, adopté le 29 janvier dernier, entraînera le retour à la domination du tout routier puisqu'il y est précisé que les grands itinéraires autoroutiers seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais. Je pressens déjà qu'il donnera lieu à une explosion des demandes, chaque élu local y voyant un moyen d'obtenir désenclavement, bretelle, que sais-je encore !

Pour notre part, nous avons consulté les associations écologistes qui ont participé au Grenelle de l'environnement et j'aimerais vous faire part de la réaction de trois de leurs représentants.

Selon Michel Dubromel, responsable des transports et de la mobilité durable à l'association France, Nature, Environnement, « cette nouvelle accélération des projets autoroutiers est incohérente avec les engagements gouvernementaux de limiter les projets routiers aux problèmes de congestion, de sécurité et d'intérêt local ».

Selon Olivier Louchard, directeur du Réseau Action Climat, « alors que tous les acteurs débattent actuellement sur les critères de choix d'infrastructures à retenir dans le cadre

du futur schéma national des infrastructures de transport, il n'est pas possible que les projets routiers échappent à toute règle ». Les projets routiers débloqués par le présent gouvernement, à l'initiative de M. le secrétaire d'État ou de M. Fillon, comme l'A 63, l'A 150, l'A 355, devraient en effet être revus dans le cadre de ce schéma.

Enfin, selon Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, « vouloir étendre aujourd'hui un réseau autoroutier déjà très dense est un contresens économique et environnemental. C'est le sous-équipement de notre pays en transports urbains, collectifs et ferroviaires qu'il faut plutôt corriger ».

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. L'alinéa 9 procède du simple bon sens qui veut que les projets déjà engagés soient menés à bien.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable également.

(L'amendement n° 333 n'est pas adopté.)

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

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

M. Philippe Tourtelier. Lors de la défense de la motion de renvoi en commission, je soulignais l'opportunité de geler certaines décisions afin de ne pas se priver de certains outils ou de ne pas adopter des comportements contraires à la réorientation de notre économie.

Le présent amendement est motivé par la décision malheureuse de privatiser les autoroutes qu'a prise un gouvernement que vous avez soutenu. Je suis convaincu et probablement vous aussi, en votre for intérieur, monsieur le secrétaire d'État, qu'aujourd'hui, avec la réorientation initiée par le Grenelle de l'environnement, jamais il n'en aurait été ainsi.

Seulement, le mal est fait et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France s'est ainsi vu privée de ressources extrêmement importantes pour financer les transports en commun...

Mme Annick Lepetit. Eh oui !

M. Philippe Tourtelier. ...et de l'excellent principe selon lequel la route doit financer les nouveaux modes de transport. Il s'agit donc d'entamer une réflexion pour revenir à ce principe.

Dans son rapport annuel pour 2008, la Cour des comptes a souligné que la privatisation des autoroutes ne s'est accompagnée d'aucune refonte du système des péages alors que certaines autoroutes sont déjà amorties et que les préoccupations nouvelles pour l'environnement sont rarement prises en compte. Elle a également relevé que « mal conçu et mal régulé par l'État, le dispositif des péages permet aux sociétés d'autoroute d'établir des niveaux de péages réels supérieurs aux tarifs moyens affichés et de réaliser des augmentations de recettes supérieures aux hausses normalement autorisées ». « Aujourd'hui, souligne-t-elle encore, la fixation des tarifs est dépourvue de logique économique et s'avère opaque et souvent incohérente. ».

Le présent amendement vise donc à compléter l'article 9 par l'alinéa suivant :

« Après une analyse rigoureuse de la grille tarifaire des péages autoroutiers, en cas de distorsion entre le tarif et le coût d'exploitation, le surplus perçu par les sociétés conces-

sionnaires sera reversé à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ». C'est l'amorce d'une réorientation vers une voie que l'on n'aurait jamais dû abandonner.

Mme Annick Lepetit. Très bien !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Cet amendement s'appuie sur une recommandation de la Cour des comptes déjà prise en compte dans le projet de loi au quatrième alinéa de l'article 12, où est intégrée la notion de modulation des tarifs des péages autoroutiers en fonction des plages horaires, du taux d'occupation des véhicules et de leur niveau d'efficacité énergétique. Avis défavorable donc.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable également.

(L'amendement n° 117 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 123.

La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Madame la présidente, j'interviens au nom de mon collègue Louis-Joseph Manscour qui ne pouvait être parmi nous ce matin.

Il s'agit d'introduire dans la loi une disposition simple et efficace consistant à encourager la recherche sur les véhicules propres et à établir une taxation des revenus publicitaires associés à la commercialisation des automobiles polluantes.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. Le système actuel de bonus-malus est parfaitement satisfaisant : il fonctionne bien et a largement contribué à faire évoluer les comportements. Nous ne sommes donc pas partisans de l'instauration d'une nouvelle taxe.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

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

M. Philippe Tourtelier. Lors de la défense de ma motion de renvoi en commission, j'ai insisté sur la nécessité de réorienter la publicité. Je regrette que vous n'acceptiez pas cet amendement car en l'absence de signes forts envoyés aux publicitaires, comment procéder à une telle réorientation ?

Nous sommes dans une situation totalement schizophrénique : d'un côté, il est dit qu'il faut réduire la pollution automobile et, de l'autre, aucune entrave n'est mise à l'incitation à acheter des véhicules polluants. Il faudra bien choisir à un certain moment et opérer un réel changement de culture, qui ne doit pas seulement concerner les automobiles mais bien d'autres produits – j'évoquais hier ceux destinés aux enfants.

(L'amendement n° 123 n'est pas adopté.)

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

Mme la présidente. Sur l'article 10, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à Mme Françoise Branget.

Mme Françoise Branget. Monsieur le secrétaire d'État, mon intervention concernera l'alinéa 16 de l'article 10, qui porte sur le transport fluvial.

À travers les différents amendements qui vont être soumis à votre approbation lors de cette séance, vous allez décider de l'avenir de notre réseau fluvial moderne. En effet, après le canal Seine-Nord, dont les travaux seront lancés prochainement, se pose dès à présent la question d'une liaison fluviale à grand gabarit traversant le Grand Est de la France pour connecter l'axe Rhône-Saône à l'Europe fluviale.

Deux projets de liaisons fluviales sont actuellement en compétition: le canal Saône-Moselle et le canal Saône-Rhin. L'un et l'autre ont fait l'objet d'études récentes ou en cours. Des études complémentaires restent encore à réaliser, afin d'en apprécier le bien-fondé selon des critères objectifs.

Que les Lorrains soutiennent le canal Saône-Moselle, d'une part, les Alsaciens et les Franc-Comtois le canal Saône-Rhin, d'autre part, chacun souhaitant que sa région bénéficie d'une desserte fluviale performante, voilà qui est normal. Mais ce conflit d'intérêts, qui menace à présent de tourner au clivage parlementaire, nous devons le surmonter, car c'est l'intérêt général qui doit prévaloir en dernier lieu.

Dans ce dossier, pour chacun des deux projets de liaison fluviale, il importe de poser les bonnes questions et d'y apporter des réponses claires et précises: quelles prévisions de tonnages pour le fret transporté? Quelles perspectives de report modal? Quelles perspectives de report modal pour la voie d'eau? Quelles possibilités d'aménagement durable pour les territoires traversés? Quels potentiels de desserte pour les régions concernées? Enfin, quels coûts, pour ces projets?

L'amendement adopté par le Sénat, qui mettait sur un pied d'égalité les liaisons Saône-Moselle et Saône-Rhin, était équilibré et consensuel. Il ne prenait pas parti, laissait les études se poursuivre et permettait un débat public commun à ces projets. Deux amendements ont été présentés en commission, le 19 mai. Le premier faisait du canal Saône-Rhin un accessoire du canal Saône-Moselle, une option postérieure possible mais, dans tous les cas, une annexe à une liaison par la Lorraine. L'autre amendement, adopté par la commission, exclut purement et simplement le canal Saône-Rhin du débat public.

M. Yves Cochet. Fort heureusement, depuis trente ans que cela dure!

Mme Françoise Branget. Mesdames, messieurs les députés, peut-on préjuger de l'intérêt d'un projet sans l'étudier et sans débattre? *Les a priori*, les préjugés, les partis pris doivent-ils prendre le pas sur la raison? Doit-on exclure du débat Saône-Rhin, un projet dont une étude officielle, commanditée par l'État, vient de démontrer le caractère éminemment stratégique et dont les prévisions de tonnages – 19 millions de tonnes en 2025 – sont les plus importantes de toutes les liaisons fluviales.

M. Borloo, ministre d'État, a indiqué hier dans son discours que Seine-Nord permettrait de supprimer la circulation de 500 000 camions, représentant 15 millions de tonnes de marchandises. L'étude socio-économique que je viens de citer, publiée le 20 avril, fait état de 19 millions de tonnes. Pouvez-vous me dire, monsieur le secrétaire d'État, quelles infrastructures nous pouvons espérer pour la Franche-Comté. Une autoroute supplémentaire? Une voie ferroviaire? Un réaménagement de la voie fluviale?

J'avais compris que la loi devait être faite pour un pays et non pas pour une région. Ce n'est pas parce qu'une liaison sera inscrite dans le texte que le réseau fluvial sera opérationnel et propre à accompagner les mesures prises en faveur de la protection de l'environnement.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous demande solennellement soit de convoquer des états généraux du transport fluvial, soit de créer une mission d'information pour que l'on puisse évaluer l'efficacité de notre réseau fluvial dit magistral et sa mise en cohérence: l'état de la batellerie, le développement des transports en commun sur l'eau.

Bref, faisons l'inventaire de nos fleuves et canaux et de toute la croissance durable que nous pourrions en dégager. C'est le moment! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François Grosdidier.

M. François Grosdidier. Les transports constituent le gisement le plus important de gaz à effet de serre – un tiers des émissions – et surtout celui qui a le plus fortement progressé durant ces quinze dernières années – de près d'un quart.

Nous prenons les bonnes orientations: développement des transports collectifs et doux, du transport ferroviaire et fluvial, comme les projets Seine-Nord-Europe et Moselle-Saône, nouvelles lignes de TGV, autoroutes ferroviaires.

La rédaction du texte issu du Sénat sur le transport fluvial retarderait, à coup sûr, et menacerait certainement le projet de liaison fluviale Rhin-Rhône par la Moselle et la Saône en liant son sort, sa réalisation et toutes les procédures en amont au projet de liaison par le Doux, projet qui a été abandonné sous le gouvernement Jospin, abandon confirmé dans le compromis du Grenelle de l'environnement.

M. Yves Cochet. Très bien!

M. François Grosdidier. Je me souviens avoir obtenu de M. Bernard Pons, en 1995, l'inscription du projet Moselle-Saône au schéma national des voies navigables. Je tiens à dire à nos collègues francs-comtois que ce projet et celui du Doux étaient jugés complémentaires et non exclusifs l'un de l'autre. Nous n'aurions par exemple pas l'idée de dire, nous Lorrains, qu'il ne faut pas réaliser la liaison TGV Mulhouse-Lyon tant que l'on n'a pas étudié parallèlement la liaison Nancy-Dijon! Nous n'avons jamais raisonné en termes d'exclusive.

Lorsque Mme Voynet a abandonné le projet par le Doux, je lui ai demandé d'activer le projet Saône-Moselle. En l'état actuel, je ne porte pas de jugement sur le projet par le Doux, car je connais trop mal le dossier. Cela dit, s'il est écologiquement soutenable, il est souhaitable, comme tout projet fluvial.

M. Yves Cochet. Il n'est pas soutenable, et je peux vous le dire!

M. François Grosdidier. Je sais seulement que sa non-inscription a fait partie du compromis du Grenelle de l'environnement et que personne aujourd'hui ne souhaite rompre l'équilibre qui a été trouvé.

Lorsque Mme Voynet a abandonné le projet par le Doux, je lui ai immédiatement demandé d'activer le projet Rhin-Rhône par la Moselle et la Saône, solution aujourd'hui totalement inexistante pour la liaison entre la Mer du nord et la Méditerranée. Au risque de déplaire à M. Cochet, j'ai été très choqué par la réponse de Mme Voynet qui a dit qu'elle n'avait

pas réglé un problème en Franche-Comté pour le transférer en Lorraine. Pour Mme Voynet, une voie de communication est un problème, alors que pour nous c'est d'abord une solution.

M. Bertrand Pancher. Les écologistes ne sont pas là où l'on pense !

M. François Grosdidier. De ce point de vue, nous sommes difficilement réconciliables, même si sur chaque projet le bilan coût-avantage en termes d'intérêt économique et social doit bien sûr être pesé.

Je soutiens, bien sûr, la rédaction retenue par la commission, qui était la rédaction initiale de ce projet de loi. Tous les amendements tendant à réintroduire, dans ce projet de loi, la liaison fluviale par le Doux présentent l'inconvénient de rompre l'équilibre du Grenelle et d'être quelque peu provocateurs. De surcroît, ils auraient pour effet pervers de rendre impossible la liaison Rhin-Rhône par la Moselle et la Saône tant qu'on ne sera pas très avancé sur la liaison par le Doux. De ce fait, le projet prendrait des années de retard.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Marc.

M. Alain Marc. Monsieur le secrétaire d'État, si je me réjouis que nous mettions à l'honneur le transport fluvial ainsi que la mise à niveau, voire la redynamisation des voies ferrées, je souhaite appeler votre attention sur les territoires les plus éloignés des milieux urbains, ceux qui, historiquement, sont restés à l'écart de toute infrastructure. Nous savons tous le choix fait, au XIX^e siècle, par la nation française d'un réseau en étoile à partir de Paris. Bien sûr, des progrès considérables ont été réalisés en matière d'infrastructures sur le territoire national au cours du XX^e siècle, mais aujourd'hui certaines régions, au sens géographique et non administratif du terme, restent considérablement enclavées. C'est le cas de la mienne.

Ces dernières régions, pas toujours représentées car peu denses, ne doivent pas rester à la fois à l'écart du Grenelle de l'environnement et de toute possibilité de déplacement moderne et sécurisé.

Certaines infrastructures routières, voire autoroutières, prévues afin de désenclaver des régions isolées – je pense à la RN 88 en Aveyron – doivent être prises en considération par l'État et réalisées, sous peine de laisser s'étioiler certains territoires qui perdront de la population. Conséquemment, nous pourrions à la longue avoir l'effet pervers d'un retour ou d'une accentuation de l'exode rural dont on connaît les méfaits et les conséquences lorsque s'accroît, par système de vases communicants, la concentration urbaine.

J'espère donc que ce texte et cet article, très bons dans leur ensemble, permettront de poursuivre la réalisation d'infrastructures de ce type de façon mesurée et planifiée afin d'avoir une occupation du territoire harmonieuse et durable.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. Je souhaite intervenir sur ce dossier qui nous a préoccupés à de nombreuses reprises en première lecture, en commission puis aujourd'hui ici.

Les travaux du Grenelle de l'environnement ont conclu à la nécessité de développer le réseau fluvial en France. Pour ce faire, un ordre a été établi : d'abord la liaison Seine-Nord-Europe, puis le lancement des études de la liaison Saône-Moselle – il a une quinzaine d'années, les associations de défense de l'environnement avaient refusé le passage par la vallée du Doux pour des raisons environnementales. Actuellement, on ne peut pas dire que les deux projets soient au même niveau d'études. VNF a établi l'impact environnemental sur quatre tracés possibles entre Neuves-Maisons,

qui est aujourd'hui la Moselle canalisée, et Saint-Jean-de-Losne qui sera l'aboutissement, sur la liaison fluviale Saône-Rhône.

Au Sénat, M. Grignon a placé ces projets au même niveau. Cela revient à se battre entre nous, c'est en quelque sorte les grenouilles qui cherchent un roi. Au final, cela ne fera pas avancer ce dossier, alors qu'il est primordial. Nous pourrions en effet éviter ainsi 600 000 camions par an, une évaluation pessimiste faisant état d'un trafic de 15 millions de tonnes à l'horizon 2025.

Selon le sénateur Grignon « les possibilités de trafic sont beaucoup plus importantes sur ce nouvel axe Saône-Rhin que sur l'axe Saône-Moselle ». Mais c'est faux. Le bassin de population est le même ; le tracé est plus court par Saône-Moselle.

Mme Françoise Branget. Ce n'est pas vrai !

Mme la présidente. Merci de laisser M. Le Déaut terminer !

M. Jean-Yves Le Déaut. Je tiens ces études à votre disposition : 211 kilomètres contre 260 kilomètres en moyenne. La différence de coût entre ces deux projets est évaluée à 2,5 milliards. Revenir sur la rédaction du Grenelle de l'environnement, ce n'est pas très correct ! Le Sénat n'est pas parvenu à un compromis et a rallumé une guerre.

Cela fait quinze ans que le projet avance, projet qui est soutenu par André Rossinot, le maire de Nancy, et par M. Pancher. On peut très bien développer ce projet, puis, dans un deuxième temps, celui de Saône-Moselle. Revenir aujourd'hui à des guerres tribales ne va pas dans le sens de l'intérêt collectif de la France.

M. François Grosdidier. Très bien !

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

M. Philippe Duron. L'article 10 est important parce qu'il met en œuvre une ambition forte qui vise à valoriser la totalité des modes de transport alternatifs à la route, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, des autoroutes de la mer ou de la modernisation du réseau fluvial.

Si la question du fret est essentielle, elle est aussi difficile car le mode routier reste largement dominant. Malgré un discours volontariste depuis plus de dix ans, le fret ferroviaire ne parvient pas à regagner des parts de marché significatives et durables. Avec la crise économique, le fret ferroviaire SNCF a encore été fragilisé. Comme le rappelait hier Daniel Paul, la SNCF se demande si elle conservera l'exploitation du wagon isolé.

Nous rencontrons également de nombreuses difficultés pour mettre en place un mode de transport alternatif à ces wagons isolés. Ce sont les opérateurs ferroviaires de proximité. Ils existent en Allemagne, en Amérique du Nord. On connaît, par exemple, les difficultés de la chambre de commerce de Clermont-Ferrand pour lancer un opérateur ferroviaire de proximité. Il faudra des moyens.

La grande question que pose cet article est celle du financement. À cet égard, je souhaite intervenir sur trois points.

Premièrement, on demande aux collectivités territoriales de cofinancer des grands projets. Par exemple, on a sollicité les régions pour mettre en place une alternative au transport régional, ce qu'elles font bien. Mais il s'agit là d'une réponse très dynamique qui génère beaucoup de déficits. On leur a demandé également de cofinancer les LGV et l'on sait à quel point il est difficile de boucler les conventions de financement de ces lignes à grande vitesse. Vous demandez aujourd'hui, et vous avez raison, un effort sur la régénération.

Monsieur le secrétaire d'État, il faudra envisager, demain, une évolution des recettes des grandes collectivités territoriales pour qu'elles puissent accompagner cet engagement dynamique en faveur du transport ferroviaire. Peut-être faut-il envisager d'augmenter d'un point la TIPP dévolue aux régions.

Deuxièmement, je souhaite appeler votre attention sur la disposition prise au Sénat pour que l'État rembourse directement aux départements l'écotaxe qui serait prélevée sur leur part de réseau. En soi, cette disposition est compréhensible. Certes, les départements ont la charge d'un réseau très important qui s'est encore élargi lors de la décentralisation de 2004. Pour autant, leur donner la totalité du prélèvement me semble discutable. En effet, lorsque M. de Robien a créé l'AFITF, il était convenu que 70% des recettes seraient consacrés au développement des modes alternatifs à la route. Or, les départements affecteront l'intégralité des recettes à la route qui relève de leur champ de compétence, ce qui est dommageable.

J'en viens, et ce sera mon troisième point, à l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France. Catherine Coutelle vous a interrogé sur les suites que vous comptiez donner au rapport Gressier. On le voit, le Grenelle augmente les besoins de financement de l'AFITF d'environ un milliard d'euros par an, les portant à 4,1 milliards. Or, les recettes sont loin d'être au même niveau ! Certes, l'écotaxe pourra rapporter, à partir de 2011, entre 700 et 800 millions d'euros. Les dotations domaniales pourraient augmenter de 200 millions et l'on pourra également compter, demain, sur les recettes de l'eurovignette. Mais il faudra toujours s'appuyer sur les financements budgétaires ce qui n'est pas sans poser problème du fait du déficit public et des difficultés à recouvrer des recettes supplémentaires. Que pensez-vous, dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'État, de la proposition de M. Gressier de lever des obligations à vingt ou vingt-deux ans qui seraient gagées sur la remise en concession des autoroutes lorsqu'elles arriveront à échéance, vers 2028-2032 ?

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Plisson.

M. Philippe Plisson. Je ne vais pas prolonger les débats en insistant à mon tour sur la nécessité de concentrer les efforts de l'État sur des transports respectueux de l'environnement.

Le Président de la République a pris des engagements forts en faveur des énergies renouvelables. Nous devons avoir la même ambition pour les transports durables. Soumettre le transport du fret à la seule loi du marché et de la rentabilité condamne le chemin de fer au détriment de la sauvegarde de la planète. Nous devons mobiliser des moyens à la hauteur des enjeux et établir un diagnostic ambitieux à l'échelle du pays, en collaboration avec les régions qui réhabilitent des lignes ferroviaires. Ainsi, sans investissement fort de l'État, une ligne ferroviaire désaffectée comme celle de Blaye en Gironde ne sera jamais réhabilitée alors que toute une région enclavée a fait le choix écologique de refuser une nouvelle infrastructure routière.

Pour que le projet de grand contournement de Bordeaux ne soit pas remis sur le tapis – et il l'est déjà –, il est nécessaire et urgent de mettre en œuvre des moyens de transport alternatifs au nord de Bordeaux et de réhabiliter en particulier la ligne de chemin de fer Blaye – Saint- Mariens.

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

M. André Chassaigne. J'interviens également au nom de mon collègue Daniel Paul qui a suivi, pour les députés de la Gauche démocrate et républicaine, les articles relatifs aux transports.

Cet article détaille des efforts à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de report modal. Permettez-moi, tout d'abord, de souligner les avancées significatives que la commission des affaires économiques a apportées à ce texte. Elle a, en particulier, défini les objectifs de report modal non routier et non aérien en termes de part modale et non plus de part de marché, conférant ainsi au texte un caractère bien plus ambitieux, conformément aux objectifs affichés lors des tables rondes. Elle a encore remis en cause la circulation des quarante-quatre tonnes. À cet égard, je me fais le porte-parole de Daniel Paul, monsieur le secrétaire d'État, pour vous demander de préciser la portée de cette décision. S'agit-il d'une étape qu'il n'est pas nécessaire de marquer ou avez-vous des objectifs plus ambitieux, en visant notamment les soixante tonnes ?

Plus qu'un rééquilibrage modal, c'est un transfert modal du transport de marchandises par la route qu'il faut opérer. Seule une politique volontariste pourra relever ce défi majeur. Or il manque des choses dans cet article.

Vous n'avez pas, ainsi, profité de cet article pour qualifier de mesure d'intérêt général le trafic des wagons isolés. Vous pourrez toutefois corriger le tir, monsieur le secrétaire d'État, en étant favorable à un amendement que nous allons proposer en ce sens.

Par ailleurs, nous n'avons toujours pas de réel plan d'investissement en matière d'infrastructures. Nous l'avons déjà dit, le réseau ferroviaire manque de financement pour se régénérer. C'est encore plus vrai pour le réseau fluvial qui souffre notamment de l'absence de liaisons à grand gabarit entre ses grands bassins. Pour cette raison, il reste marginal aujourd'hui à l'échelle nationale. Sa part modale, entre 2 % et 3%, inférieure au niveau moyen européen – 6% –, se situe largement en deçà des parts belge – 13% –, allemande – 14% – ou néerlandaise – 47%.

Plusieurs décennies seront nécessaires pour réaliser les infrastructures. Aussi avons-nous déposé un amendement pour qu'une loi programme soit adoptée et non pas seulement un schéma national. Cet amendement fut rejeté en commission, une fois de plus, tout comme celui visant à programmer dès 2009 un CIIACT dédié aux dessertes portuaires. En effet, si la France, de par sa façade maritime, se situe au carrefour des échanges de l'Europe avec le monde, nos ports souffrent d'un manque de liaisons avec leurs hinterlands. C'est pourquoi il nous paraît nécessaire d'organiser, à court terme, un CIIACT sur cette question.

Fut également rejetée notre demande d'appui auprès de l'Union européenne pour étudier un projet de liaison ferroviaire des estuaires de la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord, afin de rejoindre en particulier les places portuaires.

Je le répète, ces objectifs ne pourront être atteints sans une volonté politique forte, qui doit se traduire en termes budgétaires. Nous attendons encore...

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je voudrais dire à nos amis alsaciens, lorrains et francs-comtois que nous n'allons refaire ni la guerre des boutons ni la guerre des canaux. Je souhaite qu'après le vote, nous puissions organiser une rencontre entre les députés et les sénateurs concernés pour trouver une solution intelligente. Nous n'allons tout de même pas nous disputer bêtement sur de tels projets alors que tout le monde est partisan du transport fluvial. Nous devons remettre de l'ordre dans nos esprits et travailler ensemble pour parvenir, le Gouvernement, la commission du président Ollier, celle du président Emorine, à dégager, à la

fin de la deuxième lecture, une solution consensuelle qui ne laisse à personne le sentiment d'avoir dû renoncer à ses convictions. J'ai bien noté la force des convictions de Françoise Branget, de François Grosdidier, de Jean-Yves Le Déaut.

Monsieur Philippe Duron, nous sommes bien conscients qu'un effort est demandé non seulement aux régions – vous avez été vous-même président de la région Basse-Normandie –, mais aussi aux départements pour financer les grands projets. C'est vrai, nous aurons certainement besoin d'une nouvelle ressource. Votre collègue Alain Rousset, président de l'Association des régions de France, a d'ailleurs écrit au ministre d'État pour suggérer d'aller plus loin dans l'utilisation par les régions de la TIPP. Certaines d'entre elles – j'en connais une – n'utilisent pas toutes les possibilités que leur offre la loi, mais d'autres les utilisent complètement et sont prêtes à accepter un effort supplémentaire. Cette réflexion sur une ressource nouvelle est tout à fait légitime. Je vous en donne acte.

S'agissant de l'écotaxe, lorsqu'un département demande qu'un itinéraire routier départemental soit soumis à l'écotaxe parce qu'il est un itinéraire de détournement d'une voie nationale, je vois mal comment on pourrait l'empêcher de percevoir la totalité des recettes de l'écotaxe, à lui qui investit sur cette route et l'entretient. Et je ne dis pas cela parce que j'exerce moi-même des responsabilités à la tête d'un département.

Quant à l'avenir de l'AFITF, je partage vos interrogations et nous tirons, avec l'ensemble des parlementaires, les bonnes conclusions du rapport Gressier qui a dégagé des pistes intéressantes.

Pour ce qui est de quarante-quatre tonnes, ne nous égarons pas dans des débats philosophiques exagérés. Nous en discuterons à l'occasion des amendements. Le Gouvernement a toujours une position très réservée tout en étant d'accord pour mener des expérimentations. Ce sujet ne doit pas nous diviser non plus.

Mme la présidente. Nous en arrivons à la discussion des amendements à l'article 10.

Je suis saisie d'un amendement n°309.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. L'amendement 309 vise à affirmer que le fret ferroviaire, fluvial et maritime est d'intérêt général. Il s'agit non pas de diaboliser la route, mais de trouver un nouvel équilibre entre les différents modes de transport. Nous ne parviendrons à mettre en œuvre cette mesure phare du Grenelle de l'environnement qu'en envoyant des signaux forts. La rupture immédiate annoncée par le Président de la République en matière de transport n'aura lieu que si nous changeons profondément les orientations de notre système de transport. Reconnaître le caractère d'intérêt général aux modes de transport alternatifs à la route sera un pas vers cette rupture écologique.

En première lecture, le rapporteur Christian Jacob a répondu à Daniel Paul que le droit ne définissait pas la notion d'intérêt général, alors qu'il s'agit de la clé de voûte de notre droit public. Loin d'être une notion figée, elle évolue avec le temps. Il s'agit de rechercher, comme l'indique le Conseil d'État, « dans un contexte de libre concurrence, la prise en compte d'objectifs d'intérêt général, expression des valeurs de solidarité, de cohésion sociale, d'équilibre régional ou de protection de l'environnement ».

Par cet amendement, nous souhaitons que la puissance publique, dans le respect des dispositions européennes, puisse favoriser le report modal, clé de voûte du Grenelle de l'environnement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Je vais rendre un avis défavorable, mais je suis certain que M. Chassaigne sera d'accord avec moi. Si nous ajoutions la notion d'intérêt général, nous nous priverions de toutes les dispositions d'enquête publique. Je vous renvoie à la circulaire du 18 mai 1984.

(L'amendement n° 309, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n°527.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement tend à préciser que ce dispositif s'applique sans distinction au transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime.

(L'amendement n° 527, accepté par la commission, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 126.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement reprend une disposition adoptée en première lecture qui vise à accorder des avances remboursables à des opérateurs de lignes nouvelles et innovantes – je pense notamment aux autoroutes de la mer, mais les opérateurs ferroviaires de proximité pourraient être également concernés. Ces avances sont gagées sur des remboursements de quotas d'émissions de CO₂ qui seraient par la suite monétisés sur un marché de crédit carbone.

J'ignore pourquoi cette disposition a disparu lors de l'examen du texte au Sénat alors qu'il avait été judicieux de la part du Gouvernement et du rapporteur de l'adopter. C'est pourquoi je propose de la rétablir.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Il est vrai que cet amendement avait été adopté en première lecture, mais les arguments du Sénat en vue de le supprimer sont frappés au coin du bon sens – ils ont été évoqués en commission. En effet, l'absence de visibilité des crédits carbone en raison du caractère fluctuant du marché faisant courir le risque aux projets innovants d'être eux-mêmes assis sur un financement dépourvu de visibilité à moyen terme, la démarche nous a paru pour le moins dangereuse. Telle est la raison pour laquelle la commission a rejeté cet amendement.

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

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

(L'amendement n° 126 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 526.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. À la suite du précédent, cet amendement vise à situer au bon endroit du texte la partie relative aux aides au transport ferroviaire afin de poser le principe d'aide également en direction du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime. Cet amendement est conforme à l'esprit du texte.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Favorable.

(L'amendement n° 526 est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 153 et 155, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. L'amendement n° 155, que j'avais déjà déposé en première lecture, vise à inciter les régions à participer plus rapidement et plus fortement à la régénération des voies ferrées en leur permettant de bénéficier de réductions sur les péages ferroviaires, ce qui leur éviterait de payer deux fois.

L'amendement n° 153, quant à lui, prévoit que le Gouvernement remettra au Parlement un rapport faisant le point sur la régénération et l'entretien du réseau ferroviaire, qui exigent un investissement massif. En effet, cet investissement est rendu difficile en raison non seulement des possibilités de financement, mais également de la capacité des entreprises nationales – RFF ou la SNCF – à conduire rapidement des chantiers aussi nombreux. C'est la raison pour laquelle le Parlement doit pouvoir disposer chaque année d'un rapport sur le degré d'avancement de cette régénération, dont la nécessité a été soulignée par le rapport Rivier.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission est défavorable à l'amendement n° 153, car RFF remet déjà un rapport d'activités : toutes les informations dont souhaite pouvoir disposer l'auteur de cet amendement sont donc d'ores et déjà disponibles.

Si l'amendement n° 155 est adopté, les régions devront négocier directement avec RFF et l'État : attention aux conséquences financières qu'une telle négociation pourrait entraîner pour RFF ! La prudence me conduit à émettre un avis également défavorable à cet amendement.

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

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

(L'amendement n° 153 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 155 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 156.

La parole est à Mme Frédérique Massat.

Mme Frédérique Massat. Cet amendement vise à faire en sorte que le Gouvernement remette au Parlement « une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer l'impact en termes d'emploi et de qualité de service ».

Les trois paquets ferroviaires européens ont progressivement ouvert à la concurrence le transport ferroviaire – d'abord le fret et prochainement le transport international.

Si on se réfère aux objectifs, en matière de report modal, du Livre blanc de 2001 de la Commission européenne, on ne peut que constater l'échec de la politique ferroviaire à l'échelle du continent. La concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire, et non pas entre les différents modes de transport, n'est pas parvenue à redresser la part du rail par rapport à celle de la route. Or certains discours prétendent que la libéralisation du fret ferroviaire augmente le transfert modal de la route vers le rail. Afin que nous puissions être fixés sur l'exactitude de cette affirmation, une évaluation est nécessaire,

pour la réalisation de laquelle l'amendement n'impose aucune date, ce qui laisse une grande marge de manœuvre au Gouvernement. Seule une évaluation de ce type nous permettrait d'élaborer notre politique des transports dans le contexte actuel, où le fret ferroviaire, notamment en France, éprouve bien des difficultés.

Je rappelle que les opérateurs dits « indépendants » ou « autonomes » ne se ruent pas sur le marché. Certains y renoncent même définitivement, car ils jugent cette activité non rentable. Par ailleurs, de nombreuses gares de triage ont été fermées. Des pistes permettant de développer le transport ferroviaire existent pourtant, mais l'approche qui réussit relève davantage du service public et de l'aménagement du territoire, notamment dans le cas de petites lignes exploitées par des opérateurs de proximité.

S'agissant du report modal, cette question concerne directement le Grenelle de l'environnement : c'est la raison pour laquelle nous ne devons pas attendre l'examen du budget des transports pour poser le principe de cette évaluation par laquelle le Gouvernement informera le Parlement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Madame Massat, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement dans la mesure où le texte sur la régulation ferroviaire sera examiné le 23 juin prochain en commission. Les arguments que vous venez de développer relèvent en effet du débat que nous aurons dans le cadre de ce texte. Nous pouvons bien attendre encore quinze jours !

Mme la présidente. Madame Massat, êtes-vous sensible à cet appel du rapporteur ?

Mme Frédérique Massat. Je ne retirerai pas cet amendement,...

M. François Brottes. C'était mal la connaître !

M. Christian Jacob, rapporteur. J'avais encore quelques illusions ! *(Sourires.)*

Mme Frédérique Massat. ...parce que, même si un autre texte relatif à cette question doit être bientôt examiné, il est à mes yeux très important que le principe de cette évaluation soit posé dans le texte relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

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

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

(L'amendement n° 156 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 157.

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

M. Jean-Yves Le Déaut. À la deuxième phrase de l'alinéa 7, cet amendement vise à prévoir la mise en place d'une autoroute ferroviaire entre « Perpignan et la Lorraine ou Luxembourg » et non pas seulement, comme le texte le prévoit actuellement, entre « Perpignan et Luxembourg ».

En effet, alors que plus de 60 000 Français vont chaque jour travailler au Luxembourg, pays voisin de la France, je trouve maladroit que le texte ne mentionne que « Luxembourg ».

M. Jean Dionis du Séjour. C'est vrai.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il n'est pas judicieux de faire partir la totalité des trains de Bettembourg, gare située près de Luxembourg, du fait que le fret, les trains express régionaux et les TGV sont en compétition sur le sillon ferré reliant Nancy à Metz et Luxembourg.

En revanche, il existe à Conflans-Jarny une grande gare reliée à l'autoroute A4. Cette gare, qui évite aux camions de se rendre jusqu'au Luxembourg, pourrait être un jour dédiée aux autoroutes ferroviaires. Tel est l'objet de cet amendement.

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. Si on entre dans les détails, il faut alors parler du Boulou et non de Perpignan ! Même avis que la commission.

(L'amendement n° 157 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 248.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. S'il y a un amendement important, c'est bien celui-là ! *(Sourires.)*

La SNCF est aujourd'hui la seule entreprise à conserver une activité pour le trafic de wagons isolés. Ses concurrents ne se positionnent pas sur ce créneau, préférant se concentrer sur des activités plus rentables – c'est cela l'ouverture à la concurrence ! Le trafic de wagons isolés semble être structurellement une activité déficitaire, indépendamment de la question de l'organisation du travail dans les entreprises concernées. Or c'est un élément essentiel pour le transport de fret ferroviaire.

Comme le notait un cadre du fret SNCF dans un article récent du *Figaro*, « le wagon isolé représente 40 % de notre chiffre d'affaires mais 70 % de nos pertes. Soit la SNCF abandonne ces trafics, soit elle obtient un soutien financier de la part de l'État pour continuer à les assurer. »

C'est pourquoi il est nécessaire de déclarer ce trafic d'intérêt général, première étape nécessaire mais non suffisante pour autoriser l'octroi de subventions au secteur, sans qu'elles soient qualifiées d'aides déguisées par les instances européennes.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez déclaré ne pas être opposé à une telle disposition, mais souhaiter en rediscuter dans le cadre du texte relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés. M. Sido, le rapporteur du texte au Sénat, a donc retiré cet amendement à cette condition, faute de quoi, assurément, il aurait été adopté – j'ai avec moi le compte rendu du Sénat.

Ce texte a été examiné par le Sénat sans que soit adoptée la déclaration d'intérêt général pour le wagon isolé. C'est pourquoi nous souhaitons, par cet amendement, combler cette lacune. Il ne s'agit pas de sémantique ou d'un simple concept théorique : la question est beaucoup plus importante.

Les syndicats font des propositions intéressantes en vue d'organiser plus efficacement cette activité : développer une politique de volume permettant d'amortir le poids des charges fixes – politique que vous avez du reste acceptée – plutôt que favoriser la concentration sur quelques trafics rentables, laquelle alimente la spirale du déclin. Organisée efficacement, cette activité constitue une alternative crédible au transport routier de bout en bout et recèle, à ce titre, un important potentiel de développement.

Pour réussir, la SNCF doit avoir une réelle volonté de coopération et redimensionner le dispositif de production en vue de le rendre plus performant. C'est la raison pour laquelle elle doit rester engagée sur ces trafics indispensables pour de nombreuses entreprises : telle est la condition d'un réel report modal. Or elle ne pourra y parvenir sans le soutien de l'État, qui ne pourra lui-même intervenir en l'absence d'une déclaration d'intérêt général.

D'ailleurs le Conseil national des transports, dans un avis rendu le 28 mai 2007, déclare que « la notion d'intérêt général, telle qu'elle ressort de la LOTI, et que ne contredit en rien la législation européenne, est tout à fait appropriée pour lancer de nouvelles actions ou renforcer les actions en cours » – le Conseil évoque notamment les wagons isolés –, « dans l'attente de leur pleine maturité permettant une régulation économique avec les instruments classiques que sont la réglementation technique et les dispositifs fiscaux ».

Vous avez déclaré, monsieur le secrétaire d'État, que la SNCF voulait se désengager de son activité sur les wagons isolés, ce qu'a confirmé M. Blayo, président de GEODIS, lors de la réunion du comité de suivi sur le fret ferroviaire – Daniel Paul l'a rappelé hier dans son intervention. La vocation de la SNCF, en vertu notamment de notre amendement sur le fret que vous avez adopté en commission, est de prendre à son compte le trafic de wagons isolés.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Je me suis déjà exprimé longuement sur la notion d'intérêt général.

M. André Chassaigne. C'est un avis catastrophique !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je tiens simplement à rappeler à M. Chassaigne que, au sein de la SNCF, des discussions ont actuellement lieu sur le sujet entre la direction et les syndicats et que nous en saurons un peu plus dans le courant du mois de juillet. Par ailleurs, l'Assemblée nationale sera certainement appelée à la fin du mois de juillet à se prononcer sur le texte relatif aux activités ferroviaires, notamment sur la création de l'ARAF – Autorité de régulation des activités ferroviaires. Telle est la raison pour laquelle je rejoins l'avis du rapporteur.

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

M. François Brottes. Je préfère nettement la réponse du secrétaire d'État à celle du rapporteur...

M. Christian Jacob, rapporteur. Je me suis déjà longuement exprimé sur le sujet !

M. François Brottes. ...parce qu'elle ouvre des perspectives.

Le texte sur le Grenelle de l'environnement a pour objectif de valoriser l'apport essentiel de la forêt. Or pour le bois-construction comme pour le bois-énergie, les wagons isolés jouent un rôle majeur puisqu'ils permettent d'acheminer les grumes – il se trouve en effet que les forêts ne se trouvent pas au cœur des zones urbanisées, ce qu'on peut regretter mais qu'on ne saurait modifier ! C'est donc le plus souvent dans des gares isolées mais proches des massifs forestiers qu'il faut transporter ce genre de produits.

Il serait souhaitable, monsieur le secrétaire d'État, que les réflexions à venir à l'échelle européenne, dans le cadre de la création éventuelle d'un service universel du fret ferroviaire, intègrent les wagons isolés.

En matière de télécommunications – les cabines téléphoniques sont les « téléphones isolés » des communes qui ne sont pas couvertes par le téléphone mobile – ou de courrier postal – il est nécessaire que le courrier soit acheminé sur la totalité du territoire, y compris dans les endroits les plus reculés –, nous sommes couverts pas un service universel, ce qui n'est pas le cas en matière de fret. C'est pourquoi nous aurions intérêt à faire avancer la thèse d'un service universel du fret, tout en sachant du reste que l'encadrement du service universel n'est pas nécessaire pour couvrir ce type d'exigences. Prenons l'exemple du livret A. Les services financiers ne font pas partie du service universel postal et pourtant, sur proposition de votre gouvernement, monsieur le secrétaire d'État, la loi française a veillé à ce que La Poste distribue le Livret A à tous ceux qui le demandent partout sur le territoire. Donc, pour reprendre une formule chère au Président de la République: quand on veut, on peut. Il n'y a aucune raison pour qu'on ne se montre pas aussi volontariste pour les wagons isolés.

C'est une vraie question d'aménagement du territoire, un sujet « grenellien » par excellence puisqu'il concerne le secteur du bois. Nous devons tous œuvrer pour que, dans le cadre d'un service universel à venir, le trafic de wagons isolés soit déclaré d'intérêt général.

(L'amendement n° 248 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n°525.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement de cohérence.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Favorable.

(L'amendement n° 525 est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 158.

La parole est à Mme Catherine Quéré.

Mme Catherine Quéré. Cet amendement prévoit la remise au Parlement d'une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire, disposition plus que jamais d'actualité puisque nous avons récemment appris le retrait d'un opérateur. Il nous semble important de savoir si cette libéralisation s'est traduite par un accroissement du fret.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable car cette disposition aura plus sa place dans le texte sur la régulation ferroviaire que nous examinerons dans une quinzaine de jours.

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

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

(L'amendement n° 158 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement m'a fait connaître que la discussion de la proposition de loi sur le financement des écoles privées accueillant des élèves scolarisés hors de leur commune était reportée.

En conséquence, les séances du lundi 15 juin après-midi et soir seront uniquement consacrées à la poursuite de la deuxième lecture du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la deuxième lecture 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 cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale,

CLAUDE AZÉMA