

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

268^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 11 juin 2009

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME DANIELLE HOFFMAN-RISPAL

1. Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (suite) (n° 1692) (p. 5223)

Article 10 (suite) (p. 5223)

Amendement n° 305 : MM. André Chassaigne, Christian Jacob, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

Amendements n° 249, 306, 70.

Rappel au règlement (p. 5226)

M. François Brottes.

Amendement n° 70 (suite).

Rappel au règlement (p. 5227)

MM. François Brottes, Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.

Amendements n° 308, 304, 307, 339, 340, 310, 311.

Amendements identiques n° 529, 9.

Amendement n° 250.

Article 11 (p. 5229)

M. le secrétaire d'État.

Amendements n° 10, 162, 342, 312, 313, 164, 165, 251, 170, 146, 252, 128, 253, 132.

Mmes Jeanny Marc,

Pascale Got,

M. Philippe Duron.

Article 12 (p. 5236)

M. le secrétaire d'État.

M. André Chassaigne,

Mme Frédérique Massat,

M. Serge Letchimy.

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

Amendements n° 135, 343, 255, 344, 1 rectifié, 256, 144, 345, 346, 147, 258, 149, 257, 151.

Amendements identiques n° 3 rectifié, 12 rectifié, 152 rectifié.

Article 13 (p. 5240)

Amendements n° 154, 161, 166.

M. Yves Vandewalle,

Mme Annick Lepetit.

PRÉSIDENTE DE MME DANIELLE HOFFMAN-RISPAL

Amendements n° 167, 172, 174, 177.

M. le président de la commission, Mme Sandrine Mazetier.

Article 14 (p. 5245)

Article 15 (p. 5245)

Amendements n° 230, 348.

Article 15 *bis* (p. 5246)

Amendements n° 349, 231.

Amendements identiques n° 8 rectifié, 179.

Amendements n° 232, 178.

Article 16 (p. 5246)

Amendement n° 266.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État, chargée de l'écologie.

Amendements n° 267, 101, 102, 103.

M. le président de la commission.

Amendements n° 105, 268, 269.

MM. Yves Cochet,

Alain Marc.

Article 17 (p. 5251)

Amendements n° 227, 351, 352, 270, 106, 271, 272, 273, 107, 109, 274, 275, 353, 354, 276, 370.

M. Frédéric Reiss,

Mme Jeanny Marc,

M. André Chassaigne.

Article 17 *bis* (p. 5257)

Mme la secrétaire d'État.

MM. Jean Proriol,

François Brottes,

Jean Lassalle.

Article 18 (p. 5258)

Amendements n° 356, 357, 371, 358, 110, 359, 360, 361, 362, 14, 372, 265.

Mme Jeanny Marc.

Article 19 (p. 5261)

Amendements n° 373, 374, 375 rectifié, 376, 363, 364, 365, 15.

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5262)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME DANIÈLE HOFFMAN-RISPAL

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

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, modifié par le Sénat, relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n^{os} 1442, 1692).

Article 10 (suite)

Mme la présidente. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles, s'arrêtant à l'amendement n^o 305 à l'article 10.

La parole est à M. André Chassaigne pour défendre cet amendement.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Jacob, rapporteur 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. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

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

(L'amendement n^o 305 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 249.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à supprimer des dispositions qui n'ont pas leur place dans ce texte. L'une porte sur l'optimisation des coûts de manutention, un domaine qui, depuis l'adoption de la réforme portuaire, relève de la compétence des entreprises privées.

L'autre concerne la loi de finances et le budget de la France et, à ce titre, n'a pas à figurer dans ce projet de loi. De plus, la référence relative à la révision des pratiques fiscales pénalisantes est floue. Monsieur le secrétaire d'État, puisque vous avez déclaré devant les sénateurs que cette disposition relevait davantage d'une « lubie » de la part de notre assemblée – que vous l'avez donc acceptée sans pour autant la comprendre –, vous ne verrez certainement pas d'objection à ce que l'on la retire.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. D'abord, parce que ces sujets ont été abordés dans le cadre de la loi de 2008 sur les ports. Ensuite, parce ce qu'on ne va pas s'interdire d'optimiser les coûts de manutention portuaire.

(L'amendement n^o 249, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 306.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à rappeler la nécessité de programmer dès 2009 un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire dédié aux dessertes portuaires et confirmant qu'elles constituent une priorité nationale.

Grâce à sa façade maritime, la France est remarquablement placée pour jouer le rôle de carrefour des échanges de l'Europe avec le monde. Mais les ports français sont à la peine, car confrontés à la concurrence des ports européens, qui bénéficient de dessertes plus efficaces.

Prenons l'exemple du Havre, grand port maritime. Le développement du train est la condition de l'élargissement de l'hinterland à la mesure des nouveaux terminaux du port et de l'annonce faite par le Président de la République dans son discours sur le Grand Paris, concernant une liaison rapide entre la capitale et Le Havre. Cette mesure va dans le bon sens.

Notre ambition est de conforter les positions de notre port dans l'ouest de la France, et de progresser vers l'est, même au-delà du Rhin, avec l'ambition d'atteindre 200 000 conteneurs équivalents vingt pieds EVP sur les marchés continentaux extranationaux avant 2020. Pour cela, il faut moderniser les dessertes terrestres menant aux grands ports et améliorer leur qualité.

Les ports du Havre et Dunkerque méritent un effort supplémentaire, car ils sont pénalisés par rapport à ceux d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg. Il est donc impératif de réaliser un véritable réseau portuaire et ferroviaire, et en particulier de mieux organiser le trafic des conteneurs. Dans ce domaine, la France accuse un important retard par rapport à l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas, qu'il lui faut combler rapidement. À cet effet, il nous semble nécessaire d'organiser un CIACT actant les projets cohérents de liaison ferroviaire et fluviale et leur financement.

Dans ces propos, vous aurez bien entendu reconnu un texte écrit par mon ami Daniel Paul.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. On peut se retrouver sur le fond et sur la nécessité de programmer un CIACT. Cela étant, il est difficile d'inscrire dans la loi les conclusions auxquelles devrait aboutir ce comité interministériel. De plus, nous avons eu la loi portuaire et le Grenelle de la mer.

Maintenant que vous avez lancé cet appel, je souhaiterais, monsieur Chassaigne, que vous puissiez retirer votre amendement, ce qui est peut-être compliqué puisqu'il émane de M. Daniel Paul.

M. André Chassaigne. Non, je ne le retire pas !

(L'amendement n° 306, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 70.

La parole est à Mme Françoise Branget.

Mme Françoise Branget. Tout d'abord, je souhaite remercier M. le secrétaire d'État pour les propos d'une grande sagesse qu'il a tenus ce matin. Malgré tout, je défendrai mon amendement car il vient rééquilibrer le texte adopté en commission, lequel n'est pas le texte initial du Gouvernement puisqu'il a été modifié par un amendement en première lecture.

Je regrette l'absence de François Grosdidier qui, ce matin, a dit que j'avais comparé les deux tracés de liaison fluviale. J'ai seulement cité les milliers de tonnes évoqués hier par le ministre d'État Jean-Louis Borloo concernant la liaison Seine-Nord : 15 millions de tonnes. Je me serais bien gardée de comparer les deux liaisons, et je m'en remets totalement aux études.

Un tel projet d'infrastructure nécessite en effet des analyses précises et complètes, basées sur des critères objectifs. Il est donc indispensable que tous les projets soient étudiés, afin de retenir celui qui présente les meilleures perspectives socio-économiques et technico-environnementales.

Depuis l'abandon du projet Rhin-Rhône en 1997, aucune solution crédible n'a été évoquée pour la traversée de ces régions, les plus industrialisées de France. N'en déplaise à certains, cet abandon a été motivé par un matraquage idéologique orchestré par ceux-là mêmes qui prétendent défendre l'environnement. Mme Voynet a construit sa carrière politique sur l'opposition à ce projet et, maintenant qu'elle a quitté la Franche-Comté, elle accorde bien peu d'intérêt à cette région condamnée au passage des camions.

Quelle crédibilité peut-on accorder à ceux qui s'opposent perpétuellement sans jamais essayer de construire des solutions viables et durables ?

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

M. François Brottes. Défavorable ! *(Sourires.)*

M. Christian Jacob, rapporteur. Comme je l'ai dit à Mme Branget, nous avons déjà eu ce débat en commission, en première lecture et en prévision de cette deuxième lecture. Lorsque cet amendement a été représenté lors de la réunion que nous avons tenue au titre de l'article 88, j'ai maintenu la position que nous avons adoptée auparavant. La commission l'a donc rejeté à nouveau. Toutefois, nous avons alors reconnu la nécessité d'avoir ce débat en séance publique. À titre personnel, je me rangerai donc à l'avis du Gouvernement. *(Rires et applaudissements.)*

Mme la présidente. Que nous allons maintenant entendre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame la présidente, c'est un plaisir que vous me donniez la parole après la prise de position ferme et claire du rapporteur. *(Sourires.)*

Je voudrais répéter ce que j'avais déjà indiqué devant la commission des affaires économiques il y a quelque temps.

Lors de la première lecture à l'Assemblée, nous envisagions une liaison Saône-Moselle. Devant le Sénat, c'est cette priorité qui a d'abord été défendue. Puis, certains sénateurs d'Alsace sont venus parler du projet Saône-Rhin. Dans un grand moment de sagesse sénatoriale, en présence du président Longuet, de certains présidents de région et d'anciens présidents de la région Alsace, un amendement rassembleur a été adopté, le Gouvernement s'en étant précisément remis à cette sagesse.

Pour ma part, je ne veux pas me prononcer sur l'amendement n° 70, ni sur les deux suivants.

M. Jean-Paul Chanteguet. Formidable ! C'est nous qui allons nous prononcer !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement ne veut pas entrer dans une querelle picrocholine, quelle que soit l'importance du sujet.

Je propose à Françoise Branget, qui se bat depuis des années pour cette liaison à laquelle elle croit, comme beaucoup d'élus de sa région,...

M. François Brottes. Une liaison dangereuse !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ...de renoncer à cet amendement ainsi qu'à ses deux amendements de repli. Avec les présidents Ollier et Emorine et tous les députés et sénateurs qui ont des idées sur le sujet, nous pourrions alors nous mettre d'accord sur une rédaction, présentée en CMP ou lors de la deuxième lecture au Sénat, qui permettrait à chacun de ne pas se sentir lésé et qui défendrait les intérêts d'aménagement du territoire.

Suite à la décision du gouvernement Jospin, le gouvernement actuel a choisi une liaison TGV – vous l'avez rappelé ce matin, madame Branget. Les travaux du Dijon-Mulhouse sont en cours ; ils suivent parfaitement le calendrier ; la ligne sera mise en service à la fin de l'année prochaine comme prévu. Lorsqu'il est venu dans votre région, le Président de la République a annoncé l'accélération des études, souhaitée par les conseils généraux des deux côtés, Franche-Comté et Alsace, pour la liaison Dijon - Lutterbach. Un grand projet TGV est donc en cours de réalisation.

Ensuite, on voit bien qu'il est nécessaire de relier l'axe du Rhône au bassin économique de l'Est de la France. Je vous propose donc d'en rester pour l'instant à la rédaction issue de votre commission. Si telle était votre décision, je prends l'engagement de réunir l'ensemble des acteurs afin que nous puissions nous mettre d'accord sur une version où chacun se retrouverait, qui ne donnerait pas le sentiment aux uns de l'avoir emporté sur les autres, mais qui serait la bonne décision en matière d'aménagement du territoire.

Cela signifie, madame la présidente, que le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée, tout en proposant un travail commun de rédaction entre l'Assemblée nationale et le Sénat, qui permettrait à chacun de faire entendre son point de vue et qui déboucherait sur un texte rassembleur pour tous les élus du Grand Est.

M. Yves Cochet. On ne va pas voter le canal Rhin-Rhône, quand même !

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je fais partie des parlementaires qui se sont totalement engagés dans les questions environnementales. Je ne suis pas le seul, heureusement : nous sommes nombreux, à gauche comme à droite. Lors du passage en commission du Grenelle 1, comme certains de mes collègues ici présents, j'ai veillé à limiter le nombre de mes amendements pour me conformer au strict cadre des accords du Grenelle de l'environnement.

Il ne s'agit pas d'un texte comme les autres. Pour la première fois depuis le début de la V^e République, nous sommes engagés dans un exercice de démocratie inédit, qui permet à l'ensemble des acteurs de travailler en amont sur un texte difficile et de l'enrichir, en relation étroite, bien sûr, avec l'administration. C'est pourquoi une décision très claire a été prise en faveur du tracé Saône-Moselle : ce dossier, soigneusement étudié, est déjà engagé et, du point de vue environnemental, les organisations sont unanimes à ce sujet.

Les autres points de vue sont évidemment légitimes, et j'apprécie la franchise de Françoise Branget. Pourquoi pas étudier d'autres options ? Mais restons-en aux engagements du Grenelle sans remettre en cause l'ensemble du dispositif, ce que personne, au demeurant, n'a sans doute l'intention de faire dans cette assemblée.

La sagesse veut donc que l'on en revienne aux propositions de la commission et à celles, non moins sages, de M. le secrétaire d'État : sans s'interdire d'étudier d'autres pistes, laissons la priorité à ce projet qui fait consensus.

Mme la présidente. Beaucoup d'orateurs souhaitent intervenir. Je vous demande donc, mes chers collègues, d'être concis, comme Mme Vautrin l'a également demandé ce matin. Chacun peut sans doute exposer ses arguments en deux minutes.

La parole est à M. Laurent Hénart.

M. Laurent Hénart. Je ferai deux remarques.

En premier lieu, il ne s'agit pas d'opposer telle région à telle autre : j'avais d'ailleurs proposé, en commission, un amendement pour que soient discutées, lors du débat public relatif au tracé entre la Moselle et la Saône, les possibilités d'un raccord fluvial ou ferroviaire avec le bassin du Rhin. Cet amendement a été rejeté.

Pour la première fois depuis longtemps, notre pays adopte une politique volontariste en faveur du développement du réseau fluvial, notamment à grand gabarit. Le Grenelle a, de façon consensuelle, validé le caractère irréversible et prioritaire du projet Seine-Nord-Europe, tout en mentionnant la possibilité d'un débat public, dans les délais les plus brefs, au sujet du projet de liaison Saône-Moselle, projet assorti d'un plan de soutien à l'économie de la batellerie.

La priorité, comme l'a souligné Bertrand Pancher, est de sanctuariser le Grenelle : tel est l'esprit du projet de loi, lequel, pour cette raison, transcende nos clivages politiques. Il importe donc de s'en tenir à la rédaction de la commission.

M. le secrétaire d'État, avec son infinie sagesse et son sens du consensus républicain,...

M. André Wojciechowski. Quel hommage ! (*Sourires.*)

M. Laurent Hénart. ...nous propose de réunir les élus des régions concernées, afin, éventuellement, d'aller plus loin que les engagements du Grenelle et d'envisager une trame cohérente pour relier les différents bassins. Ayant proposé un amendement en ce sens, je ne puis que souscrire à ce projet de réunir députés et sénateurs autour d'une même

table. Cependant, le texte que nous allons voter doit rester clair : en adoptant les amendements dont nous débattons, nous ne pourrions plus être sûrs que les investissements fluviaux soient rapidement menés, ni que le projet de liaison Saône-Moselle soit mis en œuvre avant les autres projets ; or il me semble essentiel qu'il le soit immédiatement après le projet de canal Seine-Nord-Europe.

En second lieu, il me paraît important de préserver le large consensus dont le Grenelle fait l'objet entre les différentes sensibilités politiques. Pour toutes ces raisons, la rédaction de la commission me paraît pleinement satisfaisante : n'y touchons pas, afin de laisser, d'ici à la prochaine lecture au Sénat, un temps de concertation pour réfléchir à une approche plus globale.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Reiss.

M. Frédéric Reiss. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour votre apaisante réponse.

Nul ne conteste que les liaisons fluviales à grand gabarit présentent un intérêt indéniable pour l'environnement et le développement durable. Or, depuis l'abandon du projet Rhin-Rhône, rayé d'un trait de plume, en 1997, par la ministre de l'environnement de l'époque, le développement du transport fluvial a malheureusement été négligé, non seulement dans le Grand Est, mais un peu partout en France. Le Grenelle lui redonne ses lettres de noblesse : tant mieux.

La liaison Saône-Rhin semble prometteuse, tant en ce qui concerne les prévisions de tonnage du fret que la desserte des régions concernées. Le sénateur Francis Grignon, au sujet duquel M. Le Déaut a tenu des propos un peu excessifs ce matin, n'a pas voulu, loin s'en faut, déterrer la hache de guerre : l'amendement qu'il a présenté tendait seulement à permettre la poursuite des études, pour la liaison Saône-Moselle comme pour la liaison Saône-Rhin. Les deux projets ne sont peut-être pas à mettre au même niveau aujourd'hui, mais ne fermons pas définitivement la porte au second, car il est porteur de beaucoup d'espoirs. J'ajoute qu'il n'est absolument pas antinomique avec un développement des lignes TGV.

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

M. Yves Cochet. Mme Branget a tenu des propos assez durs, dénonçant des postures prétendument idéologiques ou politiques. Vous pourriez, ma chère collègue, interroger à cet égard M. Méhaignerie, qui fut naguère un grand ministre de l'aménagement du territoire. Il qualifie le projet de canal Rhin-Rhône à grand gabarit d'« éléphant blanc », et c'est bien ce qu'il est, en effet : un rêve de technocrate !

Étudier les dossiers sur le papier ne suffit pas : il faut se rendre sur le terrain pour comprendre ce qu'un tel projet signifierait en termes d'impact écologique. Dans la vallée du Doubs, le paysage est très accidenté, si bien qu'à Belfort, le seuil est considérable : pour l'atteindre, il faudrait construire des dizaines d'écluses de plus de trente mètres, aussi hautes que des immeubles de dix étages ! (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe UMP.*) Proposer de nouvelles études au sujet d'un canal Rhin-Rhône à grand gabarit en passant par le Doubs n'a pas de sens : depuis plus de trente ans, il y a eu des dizaines d'études, toutes plus détaillées les unes que les autres, et qui ont constamment conclu qu'un tel projet serait une catastrophe écologique.

Je comprends que M. le rapporteur, M. le président de la commission, voire M. le secrétaire d'État, ménagent, pour des raisons internes à la majorité, la chèvre et le chou – ce disant,

je ne vous incrimine pas plus que les autres, madame Branget – ; mais, je le répète, même M. Méhaignerie est contre un tel projet.

Étudions néanmoins la possibilité d'un passage par la Moselle : le terrain y est plus plat,...

Mme Françoise Branget. Non, justement pas !

M. Yves Cochet. ...encore que je n'en sois même pas sûr.

Rappel au règlement

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

Mme la présidente. Sur quel article votre demande est-elle fondée, mon cher collègue ?

M. François Brottes. L'article 58, alinéa 1, madame la présidente.

Je tiens d'ailleurs à vous féliciter pour la qualité de votre présidence : vous laissez à chacun le temps de s'exprimer, et je suggère à nos collègues de la majorité de savourer les derniers instants de ce type de débat, sur un sujet pourtant déjà largement discuté en commission. (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe UMP.*) Vous pouvez lever les bras au ciel, mes chers collègues, mais le nouveau règlement vous empêchera de vous exprimer comme vous venez de le faire. Mesurez-le bien, car il ne faudra pas, plus tard, venir exprimer vos regrets. (*Mêmes mouvements.*)

Article 10 (suite)

Mme la présidente. Nous en revenons à l'amendement n° 70.

La parole est à M. Michel Havard.

M. Michel Havard. Je serai bref. Le port Édouard-Herriot, port fluvial de Lyon, est situé dans ma circonscription. Or il est essentiel, pour le développement du transport fluvial, d'assurer une liaison vers le nord.

Il n'est pas question, pour moi, de prendre parti dans le débat entre la Moselle et le Rhin.

M. André Wojciechowski. Mais si, la Moselle, c'est essentiel !

M. Michel Havard. Précisément : ne retardons pas les études relatives à la liaison Moselle-Rhône. La proposition de M. le secrétaire d'État est sage : elle permettra d'approfondir, à l'extérieur de cet hémicycle, la discussion entre les élus concernés. La rédaction proposée par la commission permet à la liaison Moselle-Rhône de rester une priorité. Le projet est engagé, et il ne faut surtout pas le retarder. Trouvons les moyens d'y intégrer la liaison avec le Rhin, mais peut-être à l'occasion d'un débat plus large et plus approfondi.

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Branget.

Mme Françoise Branget. Le projet de 1997 est peut-être un peu dépassé, mais il concerne un débat d'avenir.

M. Yves Cochet. Non !

Mme Françoise Branget. Si, monsieur Cochet. Vos propos sont d'autant plus navrants que vous devriez mieux connaître le dossier...

M. Yves Cochet. Je le connais !

Mme Françoise Branget. ...et, plus généralement, les alternatives au transport autoroutier.

Ce que vous reprochez au projet en question, vous pourriez fort bien le reprocher aux projets ultérieurs : vous serez toujours contre ce genre d'investissements, qui, je le répète, sont pourtant une véritable alternative à l'autoroute.

M. André Wojciechowski. Pour lui, il n'y a que le vélo !

Mme Françoise Branget. M. le secrétaire d'État a tenu un discours d'apaisement auquel nous souscrivons tous : les batailles de chiffonniers ne servent à rien.

M. Jean-Paul Chanteguet. Vos débats y ressemblent pourtant !

Mme Françoise Branget. Les Alsaciens et les Francs-Comtois ne veulent pas mourir une seconde fois, après avoir été assassinés en juin 1997. On voudrait aujourd'hui leur donner le coup de grâce en les écartant de tous les débats et de toutes les études à venir.

Je vous demande seulement, monsieur le secrétaire d'État, de revoir l'ensemble de notre politique en matière de transport fluvial, de tout évaluer, afin d'assurer un maillage de notre réseau magistral et de développer nos vitrines maritimes : c'est autant l'intérêt du port de Marseille que de celui du Havre.

Vous avez pris un engagement ; si vous nous confirmez que la porte ne nous sera pas fermée pour étudier une rédaction commune, d'ici à la lecture au Sénat, avec nos amis mosellans, nous sommes ouverts au dialogue. Mais nous voulons rester dans la course : vous pouvez, je pense, le comprendre.

Dans ces conditions, je suis disposée à retirer mes trois amendements. (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je vous remercie infiniment d'avoir écouté mon appel, madame Branget. Il est important que chacun comprenne, dans cet hémicycle comme au Sénat, que le transport fluvial est un mode d'avenir. Je rends hommage à M. Rocard, qui avait mis fin à ce que l'on appelait le « tour de rôle », lequel consistait, pour les bateaux, à attendre les uns derrière les autres pour procéder aux embarquements, de sorte que le trafic fluvial déclinait.

Sur les grands axes – le Rhône et la Saône, les canaux de la Moselle et du Rhin –, on constate certes une légère diminution du trafic, mais moins marquée que pour les autres modes de transport. Aux transports classiques de matériaux ou de carburant s'ajoutent maintenant ceux de conteneurs ou de « blanc » – les grands supermarchés de la région parisienne reçoivent ainsi, en provenance du Havre ou de Rouen, des réfrigérateurs ou des lave-vaisselle.

La France a la chance d'avoir de grands espaces déjà desservis ; d'autres, comme une partie du Sud-Ouest, ne le seront jamais en raison de la géographie. Reste que, s'il existe un consensus dans votre assemblée au sujet du développement du transport fluvial, je réitère solennellement, madame Branget, mon engagement, et vous remercie de votre compréhension.

M. André Wojciechowski. Très bien !

Mme la présidente. Madame Branget, retirez-vous vos amendements n° 70, 71 et 69 ?

Mme Françoise Branget. Oui, madame la présidente.

(*Les amendements n° 70, 71 et 69 sont retirés.*)

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. François Brottes, pour un rappel au règlement.

M. François Brottes. Également fondé, madame la présidente, sur l'article 58, alinéa 1.

Monsieur le président de la commission des affaires économiques, ce qui vient de se passer devrait faire jurisprudence. Nous avons débattu, en séance, d'un amendement qui donne à l'État injonction de faire une dépense, en l'occurrence de réaliser sans délais une étude – et non pas, notez-le bien, un rapport. La prochaine fois que nous défendrons des amendements de ce type, qu'on ne vienne pas nous dire qu'ils tombent sous le coup de l'article 40 ! Je tenais à le signaler, pour que cela figure au compte rendu de nos travaux.

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. Je ne peux laisser la remarque de M. Brottes sans réponse, car il ne faudrait pas jeter le discrédit sur nos décisions. En l'espèce, il s'agit d'une étude : or les études ne sont pas concernées par l'article 40. C'est pourquoi nous avons accepté des amendements proposés par le groupe SRC ou par le groupe GDR et demandant que des études soient réalisées, sans invoquer l'obstacle de l'article 40.

M. François Brottes. Votre réponse est très importante !

Article 10 (suite)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 308.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Je voudrais me faire le porte-parole de deux collègues communistes, Daniel Paul, député du Havre, grand port de l'océan, et Roland Muzeau, député de Gennevilliers, grand port francilien, tous deux convaincus que le développement de nos places portuaires et de leur connexion au réseau fluvial européen est un impératif. Cet objectif est d'ailleurs partagé par tous les intervenants.

Mes collègues sont entièrement favorables à la finalisation des études sur le canal Moselle-Saône et, plus largement, aux « études ayant pour objectif l'interconnexion des bassins fluviaux de la Seine, de la Moselle, du Rhône et du Rhin », comme le prévoit l'amendement n° 308. Toutefois, après quatre années d'études, les collectivités territoriales traversées par le canal Moselle-Saône sont unanimes et un consensus s'est dégagé, auquel s'est associé M. Rossinot. Dès lors, il importe de ne surtout pas perdre de temps et de ne pas dénaturer le texte. Si la rédaction proposée par la commission convient aux collègues qui sont attachés au canal Moselle-Saône, je suis prêt, pour ma part, à retirer cet amendement de finalisation.

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. Je remercie par avance M. Chassaigne de retirer cet amendement.

Mme la présidente. Vous le retirez donc, monsieur Chassaigne ?

M. André Chassaigne. Je le retire, puisque les amendements précédents l'ont été.

(L'amendement n° 308 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 304.

M. André Chassaigne. Défendu !

(L'amendement n° 304, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 307.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le Président de la République a annoncé un plan d'investissement dans les liaisons fluviales qui retirera des routes un million de camions d'ici à 2020. Vous le voyez, depuis ce matin, pour défendre la plupart de mes amendements, je cite le Président de la République, qui doit être une référence pour chacun d'entre nous. *(Sourires.)*

Ce plan doit être mentionné dans une loi-programme. Le transport fluvial reste aujourd'hui marginal à l'échelle nationale. Sa part modale, qui se situe entre 2 et 3 %, est inférieure à la moyenne européenne, qui est de l'ordre de 6 %. Cette part est même de 13 % en Belgique, de 14 % en Allemagne et de 47 % en Hollande, pays dont, il est vrai, la situation géographique est particulière.

Bien qu'il soit le plus long d'Europe, le réseau fluvial français souffre de certains handicaps, notamment de l'absence de liaison à grand gabarit entre ses principaux bassins. Plusieurs décennies seront nécessaires pour réaliser les infrastructures qui permettront de surmonter ces handicaps : je pense notamment aux interfaces entre le maritime et le fluvial, puisque la moitié du trafic fluvial est générée par des ports maritimes.

C'est pourquoi il est nécessaire d'élaborer une loi-programme : elle servira de base au schéma national sur les infrastructures de transport en matière de réseau fluvial.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Les principaux projets sont déjà mentionnés dans ce texte. On ne peut pas donner au Gouvernement injonction de faire une nouvelle loi.

(L'amendement n° 307, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 339.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Soit dit en passant, il est bien normal que le transport fluvial soit développé dans des pays comme la Hollande ou la Belgique : c'est, entre autres, une question de platitude du relief.

Cet amendement aborde un autre sujet : les tarifs de péage autoroutier. Nous proposons de les moduler, dans le sens du Grenelle de l'environnement, pour inciter au covoiturage et à l'utilisation de voitures de moindre cylindrée. En avril 2006, M. Perben, alors ministre des transports, avait indiqué au Mondial de l'automobile, le grand salon parisien et international, qu'il réfléchissait à une modulation des tarifs de péage autoroutier en fonction du degré de pollution des voitures. C'était une bonne idée : il arrive que la majorité en ait. Cette mission a été confiée à quelqu'un de bien connu, l'ancien pilote de Formule 1 et ancien champion du monde, je crois,

Jean-Pierre Beltoise. Celui-ci a rendu, en 2007, un rapport qui proposait « une modulation des péages autoroutiers en fonction des performances environnementales des véhicules ». Comme notre amendement, le projet concernait aussi bien les poids lourds que les voitures particulières. Tous les poids lourds polluent à peu près de la même manière : indépendamment de la norme antipollution dont ils relèvent – Euro 1, Euro 2, Euro 3 et ainsi de suite –, il n’y a guère de différence de consommation entre les 38 tonnes de Volvo, de MAN ou de Mercedes.

La situation est plus délicate pour les véhicules particuliers, car il y a une grande différence entre la consommation d’une Citroën C1 et celle d’un Hummer : on sait bien que le second est plus polluant. Toutefois, il faudrait un dispositif qui s’applique automatiquement, car on ne peut pas allonger les files d’attente aux péages – à Saint-Arnould, par exemple – pour mesurer la consommation de chaque véhicule. Le principe doit être adopté, quitte à réfléchir ensuite aux procédés techniques qui favoriseraient la fluidité au péage, telles des pastilles électroniques embarquées dans les voitures.

Cette mesure irait dans le sens de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l’un des buts de cette loi.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d’État. Même avis.

M. Yves Cochet. Quoi ? Qu’est-ce que j’entends ?

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

M. Patrick Roy. J’aurais bien aimé connaître les arguments de M. le ministre et de M. le rapporteur.

M. Christian Jacob, rapporteur. Nous les avons déjà donnés. Il fallait être là plus tôt ! Il faut suivre !

M. Patrick Roy. Je vous le concède bien volontiers, mais la répétition a des vertus pédagogiques.

Sans doute notre collègue Yves Cochet s’est-il laissé éblouir par les succès de Jean-Pierre Beltoise, qui fut certes numéro un français, mais qui n’a malheureusement jamais été champion du monde. Nous lui pardonnons d’avoir valorisé la belle carrière de ce coureur. (Sourires.)

Son amendement n’en est pas moins intéressant, la mesure qu’il propose va dans le bon sens, et j’aurais souhaité connaître les arguments qui motivent son rejet. On sait que la circulation routière est généreuse en termes de rejet d’oxyde de carbone. Le covoiturage et la réduction des cylindrées sont des mesures qu’il faut encourager. M. le rapporteur pourrait-il m’éclairer en quelques mots ?

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Monsieur le député, je vous invite à lire le texte sur lequel vous intervenez. Si vous l’aviez fait, vous sauriez que le principe de la modulation y figure déjà.

(L’amendement n° 339 n’est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d’un amendement n° 340.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. J’ignore si M. Roy et ses collègues seront d’accord avec cet amendement qui est un peu plus ferme et qui serait extrêmement efficace. Il propose en effet le bridage des moteurs, ce qui serait un moyen assez simple de réduire les

émissions de CO₂. Peut-être certains collègues du xx^e siècle se souviennent-ils que j’avais fait cette proposition dans un rapport remis à Lionel Jospin il y a une dizaine d’années et que le Premier ministre en avait alors été très satisfait. Nous n’avions pas eu le temps de la mettre en œuvre, à cause d’un regrettable incident politique survenu en 2002, mais c’était l’une des 150 propositions que j’avais transmises à Lionel Jospin.

En 2007, un député britannique, M. Chris Davies, a soumis au Parlement européen un rapport qui prévoit d’imposer le bridage des moteurs à partir de 2012. Vous le voyez, le Parlement européen est souvent beaucoup plus audacieux en matière environnementale que les Parlements nationaux, en tout cas que le Parlement français.

M. André Wojciechowski. N’importe quoi !

M. Yves Cochet. Je ne sais si ce rapport va être adopté par le nouveau Parlement européen, qui est plus écologiste que jamais,...

M. André Wojciechowski. Vous n’y êtes toujours pas majoritaires, monsieur Cochet !

M. Yves Cochet. ...mais j’espère qu’il le sera, car il s’agit d’une mesure extrêmement efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport de M. Chris Davies vise bien sûr les grosses cylindrées, 4X4 et autres. Je remarque, à ce propos qu’en 2009 les deux grands constructeurs français, Renault et PSA, continuent de produire des 4X4. Au moment où personne n’en veut plus, où le marché s’effondre, où le prix de l’essence va de nouveau augmenter, Renault sort le Koleos et PSA un crossover, annoncés par d’immenses doubles pages dans les journaux du soir. Ces choix industriels font preuve d’un aveuglement remarquable : personne n’achètera ces véhicules très polluants, très chers et très émetteurs de gaz à effet de serre.

En dix ans, de 1994 à 2004, la puissance des voitures a progressé en moyenne de 28 % et leur poids a augmenté de 15 %. Cette course à la puissance, à la cylindrée, à la climatisation, ne va pas du tout dans le sens de la sobriété et de la réduction des gaz à effet de serre. Il faut donc une nouvelle politique industrielle des véhicules particuliers, notamment chez Renault et Peugeot.

M. André Wojciechowski. Vous avez raison : il faut des voitures électriques !

M. Yves Cochet. Nous leur avons généreusement donné, il y a quelques mois, plus de 10 milliards sans rien dire, sans éco-conditionnalité. Le Gouvernement a vraiment fait preuve d’aveuglement politique.

M. Christian Jacob, rapporteur. Il va parler comme ça pendant une demi-heure ?

M. Yves Cochet. Je vous demande d’ailleurs, monsieur le secrétaire d’État aux transports, comment l’on peut donner 10 milliards pour sauver l’industrie automobile française en lui recommandant de continuer comme avant. PSA a sorti son crossover après cela, et a licencié en même temps 10 000 personnes. Si c’est cela, le développement durable ou l’écologie nouvelle de l’UMP, je suis extrêmement déçu. Si vous voulez vous racheter, chers collègues, votez mon amendement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Soyons sérieux, monsieur Cochet. Nous sommes en deuxième lecture, 1 100 amendements ont été adoptés en première lecture, dont un tiers émanait de l’opposition, nous avons à nouveau travaillé le

texte pendant de longues heures en commission, nous avons encore retenu une soixantaine d'amendements, dont un tiers venait de l'opposition. On peut toujours redébattre de tout, en permanence, et prononcer des discours à rallonge, puisque je remarque que, pour chacune de vos interventions, vous prenez au moins cinq minutes pour traiter de sujets qui ont été débattus et redébattus. Vous savez pertinemment que l'avis est défavorable : il l'était en première lecture, il l'était en commission, il l'était au Sénat, il le reste aujourd'hui.

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. André Wojciechowski.

M. André Wojciechowski. Je voudrais répondre à M. Cochet, car ce sujet me tient à cœur. L'automobile doit marcher, car il y a chez nous, en Moselle – et sans doute ailleurs en France –, une sidérurgie qui doit fonctionner, la cockerie de Carling, par exemple, qui, aujourd'hui, perd 400 emplois mais devrait pouvoir revivre grâce au redémarrage de l'automobile. Nous sommes tous d'accord là-dessus, et je pense que Dominique Bussereau ne me contredira pas.

Il nous faut encore gérer le présent, même si l'arrivée de la voiture électrique est imminente – et je l'approuve, car nous sommes à une époque charnière qu'il faut gérer ensemble. À ce titre, j'estime que M. Bussereau réalise un très bon travail ; faisons-lui confiance.

(L'amendement n° 340 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de 2 amendements, n° 310 et 311, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Ces deux amendements, très liés, ont trait à la deuxième phrase de l'alinéa 22 relatif à l'écotaxe, ainsi rédigée : « Cette écotaxe aura notamment pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. »

Nous approuvons la création de l'écotaxe, compte tenu de la domination du monde routier sur le secteur des transports – domination écrasante : 80 % du transport de marchandises s'effectue par la route, contre 12 % par le rail et 8 % autrement.

Par ailleurs, cette mesure permet de respecter les engagements 45 et 47 du Grenelle de l'environnement, relatifs aux mécanismes incitatifs, qui mentionnent clairement une affectation du produit de l'écotaxe au financement des infrastructures de transport. L'objectif est de financer des projets de transports alternatifs et peu émissifs.

L'amendement n° 310 vise à supprimer l'adverbe « notamment » de la phrase que je viens de citer, car sa présence impose une limitation qui ne marque pas assez la volonté politique d'affecter l'écotaxe au financement de projets de transports autres que la route. L'amendement n° 311 précise, en fin de phrase, que les infrastructures de transport concernées sont « alternatives à la route ». Ce sont deux amendements très complémentaires.

Loin de nous l'idée de diaboliser le secteur routier ; il faut néanmoins affirmer la volonté d'un rééquilibrage modal, qui implique un transfert du transport de marchandises – auquel les moyens financiers adéquats doivent être consacrés. Ne basons pas sur la destination de l'écotaxe : elle doit servir à développer des alternatives à la route !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. À l'amendement n° 310, qui vise à flécher l'écotaxe vers les transports, la commission a donné un avis favorable. En revanche, son avis est défavorable sur l'amendement n° 311, parce que l'AFITF peut avoir besoin de financer des investissements au titre de la sécurité routière, et il serait dommage de l'en empêcher.

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

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

(L'amendement n° 310 est adopté.)

(L'amendement n° 311 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 529 et 9.

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État, pour défendre l'amendement n° 529.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement auquel nous avons beaucoup travaillé avec de nombreux parlementaires – je pense naturellement à M. Méhaignerie. Il concerne les modalités de mise en œuvre et de modulation de l'écotaxe, pour lesquelles nous préférons l'échelle régionale à l'échelle départementale. Tel est l'objet de cet amendement préparé, je le répète, en lien avec de nombreux parlementaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Christian Ménard, pour défendre l'amendement n° 9.

M. Christian Ménard. Je remercie M. le ministre pour l'accueil qu'il a réservé à cette proposition de M. Le Fur. La Bretagne, vous le savez, est traversée par un fort transit d'est en ouest et réciproquement, souvent intrarégional. Si l'écotaxe n'était pas envisagée à l'échelle régionale, elle aurait pour nous des répercussions très fâcheuses. Je remercie donc le Gouvernement pour sa sagesse.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission avait d'abord émis un avis défavorable à l'amendement de M. Le Fur. Une longue discussion avait abouti à ce consensus. M. Le Fur ne s'étant pas depuis rapproché de moi pour me présenter l'amendement, nous l'avons découvert au dernier moment. Néanmoins, je me range volontiers aux arguments du secrétaire d'État ; si nous demeurons opposés à l'amendement de M. Le Fur pour les raisons que j'ai évoquées, nous sommes favorables à celui du Gouvernement. *(Sourires.)*

(Les amendements identiques n° 529 et 9 sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 250.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

(L'amendement n° 250, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 10, amendé, est adopté.)

Article 11

Mme la présidente. La parole est à Mme Jeanny Marc, inscrite sur l'article.

Mme Jeanny Marc. Face à la situation des routes de France, et face à la pollution générée par l'utilisation des véhicules fonctionnant pour l'essentiel grâce aux énergies fossiles, il convient désormais de privilégier les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes dans l'offre de transport – cela a été dit.

Dans le même temps, il va de soi qu'il faut, de toute urgence, maîtriser la pollution de l'air grâce aux outils existants. Il serait donc opportun que le Gouvernement, à l'occasion de cette loi, mette en œuvre dès à présent des solutions qui auront pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En effet, même si chacun est convaincu de la nécessité de favoriser les transports en commun, il nous appartient de trouver des réponses ambitieuses, durables et pragmatiques qui tiennent compte de la réalité et des contraintes de vie de nos concitoyens.

M. André Wojciechowski. Le pragmatisme, c'est bien !

Mme Jeanny Marc. Le développement durable ne peut s'envisager que s'il est soutenable. Dès lors, il nécessite que nous nous engagions dans un processus irrévocable d'adoption de carburants propres – ou, à défaut, les moins polluants possible. Il faut donc introduire les biocarburants dans des véhicules à moteur thermique très performants. La mise en route de ce dispositif aura pour conséquence immédiate de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les émissions de particules. En clair, imposer les biocarburants aux milliers de véhicules utilisés pour le transport en commun en France métropolitaine et outre-mer est une exigence écocitoyenne. Parvenir à respirer un air pur doit aussi être l'un des défis de ce Grenelle.

M. André Wojciechowski. Parmi d'autres priorités !

Mme Jeanny Marc. D'autre part, monsieur le secrétaire d'État, je souscris pleinement à votre volonté de prendre des mesures d'adaptation de la LOTI afin de tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer. À l'heure où nous parlons d'égalité des chances, le transport est devenu, outre-mer, un élément d'inégalité sociale.

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

Mme Pascale Got. Mon intervention portera sur l'alinéa 11 de cet article, qui a trait à la ligne TGV Sud-Europe-Atlantique, avec un premier tronçon entre Tours et Bordeaux, puis trois branches entre Bordeaux et Toulouse, Bordeaux et Hendaye et, enfin, Poitiers et Limoges. Cet alinéa serait remis en cause, si l'on en croit les dernières déclarations de Mme Alliot-Marie, puisque le tronçon entre Bayonne et la frontière espagnole ne serait plus à l'ordre du jour.

Cette remise en cause est grave, car, faute d'atteindre la frontière espagnole, nous serions privés des fonds européens. Elle pénaliserait toute une région – il s'agit en effet d'un projet à connotation européenne. En outre, une telle ligne permettrait un report modal intéressant en orientant notamment le trafic de fret par le biais du ferroutage. Aujourd'hui, le fret ne représente que 2 % du trafic sur la ligne ; une fois ce projet réalisé, il pourrait atteindre 14 ou 15 % du trafic.

C'est pourquoi j'estime que cet abandon irait à l'encontre de l'esprit du Grenelle et du développement économique de toute une région. Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, si cet alinéa est toujours d'actualité et quelle est votre position quant aux déclarations de la ministre de l'intérieur sur sa remise en cause.

M. François Brottes. Très bonne question !

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

M. Philippe Duron. Lors de la discussion de l'article 11 en première lecture, monsieur le ministre, vous aviez proposé une nouvelle rédaction des alinéas consacrés au programme ferroviaire à grande vitesse, qui tenait compte des amendements déposés par Mme Fournayron, députée-maire de Rouen, ainsi

que celui que j'avais soutenu au nom de l'ensemble des députés bas-normands. Au début du mois d'avril, vous êtes venu à Caen...

M. André Wojciechowski. Le Président aussi !

M. Philippe Duron... pour présenter un programme de modernisation des lignes normandes, qui constituait la déclinaison de l'amendement gouvernemental. À cette occasion, vous indiquez que la création d'une ligne nouvelle entre Caen et Mantes permettrait d'augmenter la capacité des sillons en Île-de-France, de dissocier le trafic de trains Corail et Intercités du trafic de banlieue et de créer deux shuntés entre Mantes et Lisieux afin de mettre Caen à une heure trente de Paris. Cette solution raisonnable nous convenait.

Pourtant, à l'occasion de la présentation, au Trocadéro, des dix projets du Grand Paris, le Président de la République a annoncé, d'une part, que Rouen et Le Havre se situaient dans le prolongement de l'agglomération parisienne et qu'elles devenaient l'exutoire de l'Île-de-France ; d'autre part, qu'une ligne à grande vitesse serait créée au nord de la Seine. Cette hypothèse a été précisée dans *Le Figaro* par le maire du Havre, M. Rufenacht, qui a indiqué que Cherbourg et Caen pourraient éventuellement se raccorder plus tard à la LGV de Rouen.

Ce projet, élaboré sans concertation, pose problème. Tout d'abord, il désarticule les Normandie, que le Président de la République entendait pourtant, à l'automne, réunir au plus vite. Ensuite, il relègue la Basse-Normandie dans une marginalité ferroviaire de plus en plus mal ressentie par nos villes, éprouvées par la crise, et par nos populations, qui se sentent oubliées, méprisées, et parfois même maltraitées. Qu'advient-il aujourd'hui de la rédaction de l'article 11, monsieur le ministre, et de vos propositions ? Vos intentions sont-elles compatibles avec les annonces du Président de la République ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame Got, le journal *Sud-Ouest* consacre en ce moment un dossier à la ligne Sud-Europe-Atlantique, et plusieurs élus de la région s'y sont exprimés ce matin. Nous travaillons actuellement au financement du tronçon Tours-Bordeaux, dans le cadre d'un partenariat public-privé où la partie publique sera divisée en deux parts égales, entre l'État et RFF pour l'une et les collectivités locales pour l'autre. Vous savez qu'il reste quelques bouclages à effectuer, en particulier du côté de Poitiers – je pense non pas à la ville ou au département, mais à la collectivité régionale – ainsi qu'en Aquitaine. Je tiens à remercier tous les grands élus de ces régions : le président de la région Centre, celui de la région Midi-Pyrénées et celui d'Aquitaine. J'espère avoir bientôt l'occasion de remercier la présidente de la région Poitou-Charentes, si elle accepte enfin de participer au financement du projet.

M. Benoist Apparu. Ce n'est pas gagné !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes donc en train de boucler le tronçon Tours-Bordeaux avec 58 collectivités, dont les départements et les communautés d'agglomération.

Tours-Bordeaux est l'axe central. À partir de Poitiers, la liaison sera établie avec Limoges, d'où la participation du Limousin, de la Haute-Vienne et de l'agglomération limougeaude à ce projet. Ensuite, Bordeaux sera reliée à Toulouse, quatrième ville de France, qui sera alors à trois heures de Paris, puis la liaison sera établie avec l'Espagne.

Il y a une forte demande de la part des collectivités d'Aquitaine et aussi de nos amis espagnols, puisqu'ils ne peuvent se relier qu'à deux endroits : Perpignan d'un côté, Hendaye de l'autre. Cette liaison est extrêmement importante pour l'économie ibérique.

Mme Alliot-Marie, élue de ce secteur, m'a rappelé, ce qui est évident pour tous ceux qui connaissent le pays basque, la difficulté de faire passer une ligne nouvelle entre la mer, les villes touristiques au sud de Bayonne et la montagne basque. C'est un endroit très fragile. Nous connaissons d'ailleurs les mêmes difficultés du côté de Nice et de Toulon, s'agissant du projet Provence-Côte d'Azur. Nous sommes convenus avec Mme Alliot-Marie de trouver une solution permettant de réaliser le projet, mais en l'adaptant à la géographie locale. Nous avons fait un relevé de propositions, actuellement soumis au Premier ministre et aux collaborateurs du Président de la République afin d'étudier la faisabilité de cette ligne. Les autorités espagnoles ont demandé que nous réunissions début juillet la commission intergouvernementale avec l'Espagne pour voir de quelle manière nous pouvons continuer de travailler dans le meilleur état d'esprit. Voilà pour ce qui concerne le projet Sud-Europe-Atlantique.

Pour la desserte des Normandie, monsieur Duron, nous en restons à ce que nous avons dit. Mais ce qu'a annoncé le Président de la République est très important.

Nous étions convenus, avec la Basse et la Haute-Normandie, de moderniser la ligne de Granville. Cet aspect concerne l'Orne et la Manche, et une partie du Calvados. Ensuite, nous envisageons un tronçon commun en région parisienne dans la vallée de la Seine, permettant de débloquent la bifurcation de Mantes et de différencier, d'un côté, le trafic transilien et le trafic de fret, de l'autre, le trafic intercités vers les deux Normandie. Nous poursuivons ce projet et, comme le souhaitaient M. Rufenacht, M. Le Vern et vous-même, nous avons missionné Jean-Pierre Dupont, ancien préfet de région, ancien président de RFF, qui, connaissant bien ces sujets, mettra ce projet en œuvre avec nous.

Le Président de la République a annoncé deux décisions qui vont dans la bonne direction. La première est de poursuivre Éole, la ligne E du RER, depuis la gare Hausmann-Saint-Lazare jusqu'à La Défense, ce qui va ôter une partie du trafic des voies aboutissant à la gare Saint-Lazare. La deuxième décision porte sur la mise à l'étude d'un projet de ligne nouvelle le long de la Seine – nous avons souvent abordé ce sujet avec M. Daniel Paul. Cette ligne pourrait desservir Le Havre et serait complétée par des connexions avec le réseau existant, en particulier la métropole caennaise.

Les deux projets ne sont pas incompatibles. Nous avançons sur la partie concernant la ligne de Granville. J'ai vu M. Rufenacht il y a quelques jours et nous allons aussi avancer sur la partie concernant la liaison avec Le Havre. Nous allons également confier à M. Dupont l'étude de cette ligne nouvelle. Cela ne remet pas en cause l'investissement structurant qui est le noyau commun. D'ailleurs, si cette ligne nouvelle devait se faire, elle utiliserait au départ le tronçon commun jusqu'à Mantes. Nous allons continuer à étudier les shuntés de Bernay, de Lisieux et tous ceux que nous avons prévus ensemble pour améliorer la desserte de la Basse-Normandie.

Ces projets, j'y insiste, sont compatibles, et Jean-Pierre Dupont va mener l'étude d'ensemble.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques et **M. Christian Jacob**, rapporteur. Très bien !

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 10.

La parole est à Mme Chantal Berthelot.

Mme Chantal Berthelot. Outre les objectifs du Grenelle, il existe un principe selon lequel notre pays doit assurer l'accès au service public de transport à tous les territoires et à leurs habitants, ce qui est encore plus nécessaire outre-mer, notamment en Guyane. Notre amendement vise à rappeler ce principe de service public pour tous les transports de voyageurs.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Cette question est prise en compte dans les dispositions concernant le désenclavement et l'aménagement.

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

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

(L'amendement n° 10 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 162.

La parole est à Mme Christiane Taubira.

Mme Christiane Taubira. L'alinéa 2 de l'article 11 tend à favoriser les transports collectifs de personnes. Pour ce faire, la priorité est accordée aux infrastructures ferroviaires par rapport aux projets routiers ou aéroportuaires.

Certes, cela se conçoit pour un grand territoire terrestre comme l'Hexagone. Mais, s'agissant de territoires insulaires, comme c'est le cas de trois régions d'outre-mer sur quatre, et notamment pour le territoire continental de la Guyane enserré entre deux longs fleuves, il conviendrait d'accorder la même priorité aux infrastructures maritimes et fluviales qu'aux infrastructures ferroviaires. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Cet amendement est satisfait à l'alinéa 1 de l'article 11.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous devons mener une politique active de transport outre-mer, y développer des projets maritimes et fluviaux, avec un retour du ferroviaire. Il y a un projet de tram-train à la Réunion ; nous allons reconstruire une desserte ferroviaire importante dans ce département. Nous sommes conscients d'avoir pris du retard outre-mer. Le Grenelle de l'environnement doit être l'occasion de relancer une véritable politique des transports collectifs adaptée à l'esprit qui l'anime dans l'ensemble des terres ultramarines.

Mme la présidente. La parole est à Mme Christiane Taubira.

Mme Christiane Taubira. Monsieur le rapporteur, je pense qu'à l'alinéa 2, cela irait mieux en le disant...

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. C'est dit !

Mme Christiane Taubira. C'est dit, mais à l'alinéa 1. Quelle objection y a-t-il à ce que ce soit répété à l'alinéa 2, pour éviter toute ambiguïté ?

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. La loi ne se fait qu'une fois !

M. Serge Grouard. La loi a sa cohérence !

Mme Christiane Taubira. Justement, c'est introduire de la cohérence que de le répéter!

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

Mme Frédérique Massat. J'aimerais savoir pourquoi la première rédaction de l'Assemblée nationale, qui mentionnait les investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux, a été modifiée par le Sénat, lequel a supprimé les mots « maritimes et fluviaux » à l'alinéa 2, alors que l'alinéa 1 n'a pas été modifié. Ces deux mots constituaient un complément nécessaire et, en première lecture, l'Assemblée avait accepté cette précision. Nous demandons simplement qu'elle soit réintroduite en deuxième lecture.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Si quelque chose est écrit clairement dans un alinéa, il n'est pas nécessaire de le répéter à l'alinéa suivant.

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

Mme Frédérique Massat. Dans ce cas, pourquoi répéter les mots « investissements ferroviaires »? Supprimons tout! Soit on laisse tout, soit on enlève tout! Je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons pas garder la référence aux transports maritimes et fluviaux. Cela ne fait que jeter la suspicion sur la sincérité de votre détermination, en laissant croire que vous souhaitez les éliminer, alors que tel n'est pas le cas!

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Madame Massat...

Mme Frédérique Massat. Ça ne mange pas de pain!

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques... ne vous énervez pas pour si peu!

La loi doit être précise lorsqu'elle fixe des objectifs généraux. L'alinéa 1 fixe des objectifs généraux en matière de transports. Je le cite: « L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux... ». On ne peut être plus clair, madame Taubira: vous avez satisfaction.

Quant à l'alinéa 2, il mérite aussi d'être lu avec attention: « pour les déplacements interurbains et périurbains » – ce qui n'a rien à voir avec les transports maritimes – « il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. »

L'alinéa 1 pose le principe général et prend donc en compte, comme vous le souhaitez, les transports maritimes et fluviaux. L'alinéa 2 ne répond pas du tout à la même demande puisqu'il concerne spécifiquement les déplacements interurbains et périurbains. Il faut veiller à caler les amendements sur les alinéas correspondants.

Mme la présidente. La parole est à Mme Christiane Taubira.

Mme Christiane Taubira. Sauf erreur de ma part, l'interurbain permet de se déplacer d'une ville à l'autre! Dans les territoires insulaires, il est possible de le faire par voie maritime ou fluviale.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. En métropole aussi!

Mme Christiane Taubira. Il s'agit en l'occurrence de donner une priorité à des infrastructures. Demain, on nous opposera que les infrastructures ferroviaires étant prioritaires, on ne peut pas retenir la priorité pour les infrastructures maritimes et fluviales, lesquelles, pourtant, permettent aussi les déplacements interurbains.

(L'amendement n° 162 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 342.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Nous estimons que les équipements aéroportuaires français sont suffisants, voire excédentaires. Il faut inscrire dans la loi que c'est l'un des équipements – tant l'aéroport que les aéronefs – qui émettent le plus de pollution, non seulement du CO₂, mais aussi nombre de polluants. Il faut donc mettre fin à leur extension et le dire clairement.

Il y a quelques années, des élus franciliens parlaient de créer un troisième aéroport en Île-de-France, ce qui était une folie! Heureusement, personne n'a réalisé ce projet, mais il y en a d'autres. Je pense notamment à Notre-Dame-des-Landes, qui doublerait, puisqu'il y aurait deux pistes, le trafic actuel de l'aéroport de Nantes.

Les émissions polluantes des aéronefs ne se limitent pas au CO₂: il y a aussi les oxydes d'azote – comme pour les automobiles – le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, le dioxyde de soufre et diverses particules solides. Aujourd'hui, 75 % des émissions de polluants se produisent à la vitesse de croisière, lorsque l'aéronef est très haut dans le ciel, dans la stratosphère, à dix ou douze kilomètres d'altitude. Cela étant, il y a aussi beaucoup d'émissions polluantes au ralenti ou au roulage au sol, peu d'oxydes d'azote, mais plus de monoxyde de carbone, beaucoup, bien sûr, au décollage et à l'atterrissage, qui requièrent une très forte puissance. Il y a alors une montée des émissions d'oxydes de carbone et de particules.

Les effets de tous ces polluants sur la santé sont connus. S'agissant du monoxyde de carbone, il se produit encore quelques accidents domestiques en France à cause de poêles mal réglés; c'est un poison pour l'hémoglobine, qui peut être mortel. Les oxydes d'azote font l'objet de mesures quotidiennes, notamment en Île-de-France, mais il y a des associations agréées qui analysent la qualité de l'air dans nos agglomérations. Les oxydes de soufre sont des gaz très irritants pour les voies respiratoires. C'est pourquoi on observe, en Île-de-France ou dans d'autres agglomérations, de l'asthme ou des bronchiolites, en particulier chez les jeunes.

S'agissant des oxydes d'azote, le NO₂, en Suisse, une valeur limite horaire et journalière de 80 microgrammes par mètre cube. Pour le SO₂, elle est de 100 microgrammes par mètre cube, ce qui est inférieur à ce que nous connaissons en France.

Voilà pourquoi notre amendement propose de ne pas augmenter la capacité aéroportuaire de la France.

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. Monsieur Cochet, la construction de Notre-Dame-des-Landes permettra de fermer l'aéroport actuel de Nantes Atlantique, situé au cœur de l'agglomération, qui cause une gêne réelle en termes d'environnement et de bruit à tous les habitants. L'objectif est de réaliser un aéroport exemplaire sur le plan de l'environnement, qui sera immédiatement relié, dès son

ouverture, par des transports collectifs, avec un tram-train sur lequel nous travaillons avec la région Pays-de-la-Loire et l'agglomération nantaise. Le président Ayraut pourra le constater : l'aéroport sera immédiatement desservi par les transports collectifs dans les meilleures conditions.

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

M. Serge Poignant. M. Cochet ne sera pas surpris que j'intervienne puisqu'il est question de Notre-Dame-des-Landes. Ce projet figurait dans la proposition de loi que vous avez déposée avec François de Rugy.

M. Yves Cochet. Député de Loire-Atlantique...

M. Serge Poignant. M. de Rugy dit qu'il n'est pas contre le projet, mais seulement contre le financement public, direct ou indirect, par l'État ou les collectivités locales. Vous, monsieur Cochet, venez d'affirmer que vous êtes contre toute construction ou toute extension. Vous avez au moins le mérite d'être clair.

Pour ma part, j'exprime à nouveau mon soutien à Notre-Dame-des-Landes. Ce projet est soutenu par les grandes villes, Nantes en tête, Rennes, Angers, pour ne citer qu'elles, ainsi que par les conseillers généraux, les présidents des conseils généraux et les présidents des régions.

Enfin, monsieur Cochet, lorsque vous parlez de modes alternatifs, que faites-vous des longues distances ? *Quid* des liaisons entre l'Hexagone et l'outre-mer, ou encore des vols internationaux ? Voulez-vous laisser les *hubs* étrangers s'étendre, tandis que nos aéroports verraient leur développement bloqué bien qu'ayant de la demande, à une frontière par exemple ?

M. Yves Cochet. Le transport aérien va décliner !

(L'amendement n° 342 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 312.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Nous proposons de rétablir le véritable coût du transport aérien. Notre amendement vise donc à ce que soient interdites toute exonération de charges, de taxe aéroportuaire, toute défiscalisation ou aide diverse par les collectivités ou les établissements gestionnaires aux compagnies *low cost*.

Nous voulons tout simplement accorder notre volonté de voir mettre en place de nouvelles modalités de transport avec notre comportement dans les différentes collectivités où nous pouvons siéger.

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° 312 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 313.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Depuis les années quatre-vingt-dix, les émissions nocives de gaz dans l'aviation ont été multipliées par deux. Cet amendement vise à étudier la faisabilité d'une taxe sur le kérosène qui serait appliquée sur les lignes aériennes dont l'itinéraire dispose d'une desserte TGV à qualité de prestation comparable.

Le groupe 1 du Grenelle préconise dans son rapport « d'organiser une cohérence des dessertes aériennes avec le réseau TGV afin de trouver un équilibre concurrentiel au regard du report modal sur des modes moins polluants ». La majorité du groupe a même proposé la mise en place d'outils de régulation. Pourtant, rien ne semble être fait pour contrarier le transport aérien, lequel est en constante augmentation. Il n'y a aucune taxe sur le kérosène, seul carburant à bénéficier d'un tel traitement de faveur. Même le Président Sarkozy s'en est étonné fin 2007. Il a dit, je le cite de nouveau : « Je ne comprends pas pourquoi l'ensemble du territoire français peut aujourd'hui trouver des vols à 30 euros sur des compagnies à bas coût, sauf la Corse. » Je ne partage pas ses propos sur la Corse. En effet, un trajet en avion Paris-Ajaccio, aller-retour, correspond à l'émission de 540 kilos d'équivalent CO₂, contre dix kilos pour un trajet en TGV puis en bateau.

Nous devons, à certains moments, prendre des décisions fortes et accompagner par des actes précis les « grandes envolées », c'est le cas de le dire, auxquelles nous nous livrons. C'est pourquoi nous proposons d'étudier l'instauration d'une telle taxe, dont le produit pourrait être affecté au financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable des transports, c'est-à-dire du transport alternatif.

M. Yves Cochet. Très bien !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a exprimé un avis défavorable.

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

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

(L'amendement n° 313 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 164.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. L'alinéa 6 de l'article 11 prévoit d'assurer une meilleure liaison entre les capitales régionales et l'agglomération parisienne.

Il nous semble essentiel de veiller à ce que ce réseau LGV desserve, autant que faire se peut, les grandes plates-formes aéroportuaires. Cela permettrait une meilleure intermodalité, un allègement de la congestion autour des aéroports et, enfin, une meilleure approche environnementale.

Aujourd'hui, l'aéroport de Saint-Exupéry et celui de Roissy sont reliés à la ligne LGV. Il faut poursuivre cet effort pour que Nantes et Rennes le soient à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. La démarche doit également être de même nature pour que l'aéroport de Marseille et d'autres aéroports deviennent accessibles.

Tel est le sens de cet amendement très raisonnable.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement, monsieur Duron, est satisfait par l'alinéa 5, que vous n'avez pas sous les yeux parce qu'il a été voté conforme par le Sénat. Je vous le lis pour mémoire : « À cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée. »

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

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

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Duron ?

M. Philippe Duron. Je le retire, madame la présidente.

(L'amendement n° 164 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 165.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement est satisfait par la réponse de M. le secrétaire d'État à mon intervention liminaire sur l'article. Je le retire.

(L'amendement n° 165 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 251.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à surmonter l'un des handicaps majeurs du fret ferroviaire, c'est-à-dire l'obtention de sillons.

À ce propos, je tiens à saluer l'adoption en commission d'un amendement que mon collègue Daniel Paul et moi-même considérons comme essentiel puisqu'il tend à privilégier une politique de croissance de la part modale en volume et non plus en valeur. Cette mesure va vraiment dans le bon sens. Encore faut-il trouver les sillons permettant ce développement. Des sillons supplémentaires et un meilleur ajustement des cadencements s'avèrent donc nécessaires. Pour nous, la solution serait de récupérer des lignes et de les doubler par des voies nouvelles, comme c'est d'ailleurs déjà prévu en Normandie, ainsi que l'a souligné Daniel Paul.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. Cet amendement est, en effet, déjà satisfait par le texte.

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

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

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Chassaigne ?

M. André Chassaigne. Oui, madame la présidente.

(L'amendement n° 251 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 170.

La parole est à Mme Catherine Quéré.

Mme Catherine Quéré. Cet amendement tend à insérer, après l'alinéa 9, l'alinéa suivant : « Une étude sera lancée sur la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsque existe une alternative ferroviaire de même qualité. »

Cette disposition découle de l'engagement n° 36 pris à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'environnement, aux termes duquel il pourrait s'agir d'une taxe sur les rotations, sur les passagers ou sur le kérosène.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable à cet amendement similaire à celui de M. Chassaigne.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame Quéré, à partir du moment où il existe une offre ferroviaire en deux ou trois heures, l'offre aérienne ne représente plus que 4 ou 5 % du marché et devient quasiment inexistante, ce qui pose des problèmes, aujourd'hui, à l'aéroport de Strasbourg. Marseille a déjà rencontré cette difficulté et ce sera bientôt le tour de Bordeaux. Le marché et le caractère pratique du TGV règlent *ipso facto* le problème.

(L'amendement n° 170 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 146.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Cet amendement pourrait presque être discuté de façon contradictoire avec le suivant. En effet, il est destiné à montrer qu'il existe une véritable cohésion et solidarité entre les deux Normandie. Si l'on crée, demain, une ligne à grande vitesse entre Paris et la Normandie, elle devra desservir la Haute et la Basse-Normandie.

Cet amendement permet un parallélisme des formes et une solidarité interrégionale.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. L'amendement a été repoussé en commission parce que cette priorité figure déjà à l'alinéa 8, où il est noté que « la desserte de la Normandie sera améliorée ». Je vous demande donc, monsieur Duron, de bien vouloir le retirer.

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

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

(L'amendement n° 146 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 252.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement a également été suggéré par Daniel Paul.

Il s'agit, une fois encore, de traduire dans le texte les orientations exposées par le Président de la République – vous voyez que nous avons beaucoup de suite dans les idées ! – dans son discours du 29 avril dernier relatif au Grand Paris. Je cite encore le Président de la République, que vous « utilisez », semble-t-il, à géométrie variable : « La grande vitesse sur l'axe Le Havre-Paris qui mettra Le Havre à une heure de Paris » s'impose « logiquement ».

Depuis cette date, des études sont menées. Tout indique que les propos du Président de la République seront suivis d'effet. Dans ce cas, il convient d'inscrire dans la liste des opérations prévues celle dont parle le chef de l'État, d'autant plus que la pertinence de ce projet n'est contestée par personne. Une liaison rapide entre la capitale et le premier port français est, à l'évidence, une bonne chose.

Nul ne doute, de surcroît, qu'une solution sera trouvée au sujet de Rouen et du positionnement de sa gare en concertation avec les différentes autorités concernées.

Il s'agit, en conséquence, d'inscrire tout simplement dans le texte ce qui a été acté par le Président de la République dont vous êtes ici d'ailleurs des exécutants d'habitude assez fidèles !

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable pour les mêmes raisons que celles données en réponse à M. Duron.

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. Serge Grouard.

M. Serge Grouard. Plusieurs amendements tendent à ajouter de nouvelles lignes à grande vitesse à l'ensemble proposé. Je n'en conteste pas la pertinence. Toutefois, nous risquons ainsi de nuire à la cohérence de l'architecture du projet. Les alinéas 11 et suivants proposent de créer plusieurs lignes essentielles non seulement pour l'aménagement du territoire, mais aussi pour le raccordement au réseau européen. Je ne voudrais pas que l'ajout, ici ou là, de lignes éparses, nuise à cette cohérence d'ensemble.

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

M. Michel Lejeune. Je me réjouis tout d'abord que la Haute et la Basse-Normandie parlent d'une même voix. Cet axe entre Le Havre et Paris est fondamental. En effet, des milliers de containers arrivent au port du Havre et leur transport pose aujourd'hui de gros problèmes. Les propos de Dominique Bussereau m'ont certes rassuré, mais je voterai tout de même cet amendement parce que la difficulté dont il fait état est vraiment un point noir dans le schéma français.

(L'amendement n° 252 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 128.

La parole est à Mme Marie-Line Reynaud.

Mme Marie-Line Reynaud. Cet amendement, contrairement à ce qu'a expliqué M. le rapporteur, est tout à fait recevable. Il vise à combler le vide juridique touchant au régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées. Les communes qui sont seulement traversées par des lignes à grande vitesse, sans en accueillir les dessertes, se trouvent souvent gravement pénalisées par ces lourdes infrastructures, et ce sans aucune contrepartie financière. Compte tenu des incidences financières des lignes à grande vitesse sur les communes traversées et dans la mesure où le marché des voies ferrées s'ouvre à la concurrence, l'exploitation de ces voies peut, dès lors, être assimilée à une activité commerciale. Il est donc justifié que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires soient assujettis au versement d'une taxe au profit des communes traversées.

Cette mesure, demandée par l'ensemble des maires des communes traversées, est la seule à même de compenser la perte de recettes fiscales liée à la disparition de la taxe d'habitation, des taxes sur le foncier bâti et non bâti, de la part de la taxe professionnelle due au titre du déplacement d'activités économiques ainsi qu'à la baisse de recettes touristiques.

Par ailleurs, cet amendement prévoit que les communes qui subissent des travaux de construction d'une ligne à grande vitesse seront assurées de bénéficier d'une recette exceptionnelle de taxe professionnelle versée par les entreprises de BTP, et ce quelle que soit la durée du chantier.

Afin de permettre la réalisation de ces équipements, il est fait appel à la solidarité de tous au nom de l'intérêt public et il serait équitable, au nom de cette même solidarité, que chaque collectivité concernée par les lignes ferroviaires à grande vitesse bénéficie d'une compensation financière.

M. Borloo avait répondu lors de la première lecture au Sénat qu'il entendait bien cette demande. Il avait confié à son ministre du budget une étude globale sur les compensations et s'était engagé à apporter une réponse lors de la seconde lecture, au plus tard avant l'été. Êtes-vous en mesure, monsieur le secrétaire d'État, de nous donner cette réponse ?

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

M. Christian Jacob, rapporteur. À titre personnel, je suis très opposé, sur le fond, à une telle proposition, car elle vise finalement à taxer les lignes à grande vitesse. Cela paraît compliqué, et assez anti-Grenelle, de demander à la fois que l'on aide au financement de ces lignes et qu'on les taxe. Cela aurait nécessité au moins une expertise et j'ai compris que c'était ce que vous attendiez.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Quand une commune est traversée par une autoroute, une ligne à grande vitesse ou un réseau électrique aérien, il y a déjà une part de la TP qui lui revient. Il y a même des communes qui ont les deux ou les trois dans certains grands corridors. Je suis tout à fait prêt à ce que l'on étudie une telle proposition. Il y a déjà une ressource, mais l'on peut poursuivre le travail engagé par M. Borloo.

(L'amendement n° 128 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 253.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. L'alinéa 18 prévoit un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de lignes TGV, notamment la réalisation de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Il a été modifié en première lecture et sa rédaction ne me paraît pas tout à fait satisfaisante.

D'abord, il est écrit que ce programme supplémentaire sera « en outre » défini. Je ne vois pas pourquoi on fait un distinguo entre ces 2 500 kilomètres et les autres lignes qui sont inscrites. Il me semble que cela affaiblit ce programme.

Par ailleurs, il n'est pas question de concertation. Cette notion, alors que la concertation est d'ailleurs en cours avec les collectivités territoriales, doit être inscrite dans le texte.

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 parce que l'amendement est satisfait.

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

M. Serge Grouard. Je remercie M. Chassaigne de son intérêt pour la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, intérêt évidemment partagé.

Sur l'introduction de l'expression « en outre », j'aurais tendance à le rejoindre. C'est un peu superfétatoire dans la mesure où l'on parle déjà d'un programme supplémentaire.

Cela étant, M. le secrétaire d'État, en première lecture, nous avait donné des assurances sur la réalisation de cette ligne dès lors que nous serions parvenus à un accord global permettant de la mettre en œuvre. Il n'y avait pas de délais rédhibitoires.

Au-delà de la desserte des territoires intéressés, et notamment des deux capitales régionales que sont Orléans et Clermont-Ferrand et de villes importantes comme Bourges, cette ligne, on ne l'a pas encore bien perçue, est structurante pour l'ensemble du réseau à grande vitesse français. Chacun le sait, la ligne Paris-Lyon arrive à saturation et il faudra faire quelque chose dans les prochaines années. Il y avait deux méthodes : doubler le corridor Paris-Lyon, ce qui était assez absurde, ou en profiter pour réaliser un aménagement du territoire pertinent. C'est cette seconde solution qui a été choisie, et on ne peut évidemment que s'en réjouir.

Il y a donc une cohérence en termes d'aménagement du territoire, il y a une nécessité nationale et une obligation de se raccorder au réseau européen, et cet alinéa doit s'articuler avec l'alinéa 6, évoqué précédemment.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je fais miens naturellement les arguments de Serge Groussard. Les études suivent leur cours. Elles avaient été entamées sous l'égide du préfet, M. Schmidt, qui est maintenant à Bordeaux, et c'est désormais Patrick Stefanini qui les coordonne.

Il faut bien sûr discuter pour savoir vers où on s'incurve vers l'est. Passe-t-on à Orléans, Bourges...

M. Nicolas Forissier. Châteauroux !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ...ou Châteauroux ? Plusieurs schémas sont possibles. Il y a aura une concertation et je souhaite que tous les élus s'y associent. Certains m'ont dit que cette liaison n'était pas bonne pour eux. Elle peut l'être s'ils se battent pour qu'elle passe chez eux, M. Forissier voit à qui je fais allusion. C'est en tout cas un très grand projet d'aménagement du territoire.

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

M. André Chassaigne. Compte tenu de ces explications, je retire l'amendement.

(L'amendement n° 253 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 132.

La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Nous comprenons tous l'utilité à la fois sociale et économique des infrastructures de communication, mais elles ont aussi parfois des inconvénients : les nuisances qu'elles génèrent sur leur passage, autour de leur emprise. Il est bien évident qu'il faut en protéger les riverains. C'est pourquoi cet amendement tend à fixer une date avant laquelle il faudra réaliser les travaux les plus urgents pour limiter les nuisances, notamment sonores, autour des autoroutes ou des emprises ferroviaires.

Nous proposons que, d'ici à 2015, on engage une résorption volontaire de ces troubles de voisinage les plus dangereux ou les plus gênants.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable parce que cet amendement est satisfait à l'article 40 : « L'État allouera des aides budgétaires supplémentaires pour soutenir les actions décrites au présent chapitre, y compris pour le financement de la résorption des points noirs du bruit. »

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

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

(L'amendement n° 132 n'est pas adopté.)

(L'article 11 est adopté.)

Article 12

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, inscrit sur l'article 12.

M. André Chassaigne. Encore une fois, l'État se défait sur les collectivités locales. Dans le texte transmis au Sénat, il était écrit que les collectivités souhaitaient développer les transports en commun en site propre pour les porter à 1 800 kilomètres

en quinze ans. Souhait coûteux, puisque l'accélération de ce programme est estimée à 18 milliards d'euros. L'État, généreusement, avait prévu d'octroyer 2,5 milliards d'euros de subvention alors même qu'une enveloppe de 4 milliards d'euros avait été annoncée auparavant.

Nos collègues sénateurs ont réparé une inexactitude en ne nommant plus les collectivités territoriales comme uniques initiatrices de ces investissements, rappelant à juste titre que la décision de créer 1 500 kilomètres supplémentaires de transports en commun en site propre n'avait pas été prise uniquement par elles, mais reposait sur un consensus entre les cinq collèges du Grenelle, comme l'indique l'engagement n° 24.

Peut-être était-ce une tentative de l'État d'opérer un nouveau désengagement financier en créant les conditions d'argumenter que, n'étant pas le décideur, il ne serait pas non plus le payeur, ou seulement par une participation dérisoire. Qui sait ?

La commission des affaires économiques de la Haute assemblée a également fait inscrire que cette enveloppe de 2,5 milliards d'euros était attribuée « dans un premier temps ». Elle n'a pas donné plus d'explications, mais on peut s'interroger sur la signification de cette expression. Signifie-t-elle que des financements complémentaires seront apportés, notamment pour atteindre les fameux 4 milliards d'euros, ce qui serait tout de même la moindre des choses ? Compte tenu des pressions qui pèsent sur les budgets des collectivités territoriales, un engagement de l'État à hauteur de 25% pour le financement des TCSP est non seulement normal mais également indispensable pour que ces programmes soient effectivement réalisés.

On peut cependant déplorer cette constante qu'est la volonté de désengagement financier des différentes politiques publiques. M. Paul a d'ailleurs été très surpris de voir rejeter l'un de ses amendements, qui lui semblait plein de bon sens. Il visait à inscrire dans la loi une évidence, à savoir que la réforme des compétences des autorités organisatrices des transports urbains envisagée dans cet article devait être accompagnée du transfert des moyens nécessaires à leur mise en œuvre. Il s'agit simplement de la reprise du principe fondateur de l'acte II de la décentralisation, selon lequel il n'y a pas de transfert de compétences vers les collectivités territoriales sans transfert des moyens correspondants, principe qui a certes le mérite d'exister, mais qui mériterait grandement d'être appliqué.

Cet amendement a donc été rejeté. Les bases de la décentralisation auraient-elles changé ? Les transferts de compétences se feront-ils désormais sans transfert des ressources correspondantes ? Les élus locaux l'avaient, il est vrai, constaté dans les faits, mais c'est une autre chose que de le consacrer dans un texte législatif.

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

Mme Frédérique Massat. Je souhaiterais intervenir sur un élément qui a été ajouté par le Sénat à l'article 12 : le covoiturage. C'est un apport intéressant mais il me semble insuffisant. Il est en effet question uniquement de la sécurité juridique nécessaire à son développement. Or, à ma connaissance, il n'en existe aucune définition.

J'avais déposé un amendement pour essayer d'aller un peu plus loin, mais je n'ai pas eu l'habileté de contourner l'article 40 et il a été retoqué par le président de la commission des finances puisqu'il entraînait des dépenses nouvelles. Je n'ai pas eu non plus la sagesse de passer par une étude vu que mes propositions allaient au-delà.

Quoi qu'il en soit, le covoiturage étant un élément important dans la crise énergétique et climatique que nous connaissons, son développement doit être soutenu par les pouvoirs publics. Des initiatives sont certes prises par les collectivités et par les particuliers, mais aucune incitation fiscale ou financière n'a été mise en place, ni aucune structuration.

C'est une pratique qui tend à se développer mais qui a besoin de moyens matériels et financiers. On pourrait notamment imaginer une modulation des dotations aux collectivités, mais également une réforme de la fiscalité, une structure de coordination et, bien sûr, à terme, des voies privilégiées réservées aux véhicules qui pratiquent le covoiturage.

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

M. Serge Letchimy. Monsieur le secrétaire d'État, l'objectif de l'article 12, que l'on partage aussi bien dans l'Hexagone qu'outre-mer, c'est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances, et nous sommes tous partisans d'une politique globale de mobilité durable.

Sur le plan de la méthode, l'article 11 est articulé à l'article 12. Je regrette du reste que l'amendement présenté tout à l'heure par Mme Taubira et Mme Massat, tendant à réintroduire la référence aux investissements maritimes et fluviaux dans l'alinéa 2 de l'article 11, ait été refusé. Il avait été accepté en première lecture mais le Sénat ne l'a pas gardé. La raison, que je peux comprendre, c'est que vous voulez que ce soit clair. L'alinéa 1 prévoyant de privilégier les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux pour le transport des voyageurs, vous n'avez pas jugé utile de le préciser à nouveau au moment où vous parlez des politiques d'investissement nécessaires pour atteindre cet objectif.

Mais c'est une pénalisation forte, monsieur le secrétaire d'État, parce que, lorsque vous déclinez la suite de l'article 11 et de l'article 12, il n'y a absolument rien pour l'outre-mer. On aurait pu dire que, pour la Guyane, on commence à étudier une liaison ferroviaire entre Saint-Laurent et Cayenne. On aurait pu souligner l'absurdité du fait qu'en Martinique et en Guadeloupe, il n'y ait pas de politique de transports publics permettant de développer le transport maritime. Cela demande des investissements.

Il y a des chiffres pourtant. L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2000 kilomètres de lignes ferroviaires. Hors Île-de-France, il est prévu de développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 kilomètres, le coût étant estimé à 18 milliards d'euros. Dans un premier temps, l'État apportera des concours à concurrence de 2,5 milliards.

C'est une loi d'orientation, pas une loi de programmation. Vous parlez de programmation quand ça vous intéresse et d'orientation quand ça ne vous intéresse pas. Où sont les investissements prévus pour modifier la situation absurde que l'on connaît en matière de transports publics ? Pourquoi, d'un côté, être aussi précis à l'alinéa 9 de l'article 11 sur le financement des TGV alors que, de l'autre, il n'y a absolument rien pour les départements d'outre-mer ?

C'est ce qui m'a amené à souhaiter réintroduire, à l'alinéa 2 de l'article 11, la question du maritime et du fluvial, non comme une affirmation de principe mais pour appeler à des actions concrètes.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je ne voudrais pas que M. Letchimy ait le sentiment que rien n'est fait pour l'outre-mer. En première lecture, nous avons adopté un amendement dont il était l'auteur et qui est devenu l'alinéa 13 de l'article 12 et concerne la définition et la mise en œuvre d'un programme de transports en commun en site propre outre-mer.

Par ailleurs, l'article 49 du projet de loi est entièrement consacré à l'outre-mer ; dans le domaine des transports par exemple l'alinéa 16 vise à « mettre à l'étude un programme de maillage du territoire par des modes de transport collectif en site propre ». Il est également prévu de lutter contre le changement climatique.

Monsieur Letchimy, vous êtes maire d'une ville importante de notre outre-mer. Les collectivités sont en première ligne. Le réseau de transports en commun existe à Saint-Denis de La Réunion depuis vingt ans, à Nouméa depuis trente ans. Actuellement, le projet de tram-train est porté par le département et la région de La Réunion. Je suis tout à fait prêt à travailler avec vous, comme avec tous les élus de Martinique, de Guadeloupe et de Guyane, pour vous aider à mettre en place des projets de transports, car je sais que le développement de la population rend de tels projets indispensables. Il n'est pas question de laisser l'outre-mer en dehors de notre volonté de développer le transport collectif.

Mme la présidente. Nous en arrivons à la discussion des amendements.

Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 135 et 343, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Annick Lepetit, pour soutenir l'amendement n^o 135.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement porte sur le « code de la rue ». De quoi s'agit-il ? Sous l'impulsion des associations et des collectivités locales, le ministère des transports a créé, en avril 2006, un groupe de travail destiné à faire évoluer le code de la route en s'inspirant du code de la rue adopté en Belgique en 2004. Ce groupe de travail a ainsi eu pour mission de réfléchir à des actions concrètes en faveur d'un meilleur partage de l'espace public et de la voirie, et surtout d'une meilleure prise en considération des usagers les plus fragiles : piétons et cyclistes. L'idée est d'inscrire dans le marbre de la loi le principe de prudence du plus fort à l'égard des plus vulnérables.

Il aura fallu plus de deux ans au Gouvernement pour reprendre ces idées novatrices et très attendues des associations et des municipalités. Le 30 juillet 2008 a été pris un décret modifiant le code de la route en faveur d'un meilleur partage de l'espace public et d'usages différenciés de la rue. Concrètement, ce texte généralise les contresens cyclables dans les « zones trente » et la création de zones de rencontre.

M. le rapporteur n'a pas souhaité accepter cette terminologie. Il s'en est expliqué brièvement. J'insiste sur le fait que le sujet est particulièrement d'actualité ; vous observerez d'ailleurs qu'un autre amendement ayant le même objet a été déposé.

Ce serait à notre honneur, et notamment à celui du rapporteur, d'inscrire le code de la rue dans la loi. Nous donnerions ainsi une portée concrète aux nouveaux usages de la rue qui se développent rapidement. La loi d'orientation du Grenelle serait ainsi en adéquation avec ces nouveaux usages, mais aussi avec le décret de 2008, signé par Mme la ministre de l'intérieur.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet, pour soutenir l'amendement n° 343.

M. Yves Cochet. L'amendement ayant été excellemment défendu par Mme Lepetit, je n'ai rien à ajouter.

(Mme Catherine Vautrin remplace Mme Danièle Hoffman-Rispal au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

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

M. Patrick Ollier, président de la commission. L'argumentation de Mme Lepetit est très convaincante et, sur le fond, nous nous rejoignons totalement. C'est d'ailleurs ce qu'a expliqué le rapporteur en commission.

Cependant, nous ne sommes pas d'accord sur la méthode. Le fait de substituer à une charte des usages, qui me semble être la bonne méthode de travail, un code crée une confusion avec le code de la route qui risque d'être extrêmement délicate à gérer. Dans le cadre de la réglementation française, qui n'a rien à voir avec celle des autres pays, ce serait une confusion préjudiciable à l'intérêt même des personnes que l'on souhaite défendre.

Nous souhaitons, pour notre part, que le code de la route reste la norme unique, mais qu'il évolue, selon des modalités qui sont actuellement en discussion, dans le sens d'une meilleure prise en considération des piétons. La charte des usages permettra de mieux identifier les pratiques devant être considérées. Nous éviterons ainsi toute confusion et toute complication, en particulier juridique, du fait de la possibilité de recours. La place du piéton doit être définie dans le code de la route, qui a vocation à traiter l'ensemble des problèmes de circulation.

Pour toutes ces raisons, la commission a émis un avis défavorable sur 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 Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. J'ai bien entendu les arguments de M. le président Ollier, mais je souhaite tout de même appeler son attention sur le fait que le décret que j'ai cité date de l'été 2008 et que les collectivités sont tenues de s'y conformer, notamment en ce qui concerne les « zones trente ». Les pratiques et les usages sont en train d'évoluer ; de nombreuses communes organisent déjà concrètement ces nouveaux usages et veillent, au titre de leurs obligations de sécurité routière, à la protection des plus vulnérables.

Nous déplorons quasiment chaque jour des accidents graves, voire mortels, touchant les piétons et les cyclistes. Dans nos communes, les aménagements cyclables sont de plus en plus nombreux ; c'est quelque chose qui fait aujourd'hui consensus. Il me semblerait utile, voire nécessaire, que la représentation nationale encadre ces nouveaux usages, et je trouve dommage de ne pas profiter d'une loi comme le Grenelle 1 pour avaliser des pratiques qui vont se généraliser dans les mois à venir dans toutes les communes de France.

(L'amendement n° 135 mis aux voix, n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 343, repoussé par la commission et par le Gouvernement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 255.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Nous souhaitons insister sur la nécessité d'une gouvernance coordonnée en vue d'une meilleure organisation des transports. Une telle coordination était d'ailleurs appelée de ses vœux par la loi SRU, qui évoque une nécessaire solidarité spatiale dans le cadre des déplacements urbains pour une cohérence sociale et territoriale. L'objectif de moindre coût environnemental accentue aujourd'hui cette exigence de gouvernance coordonnée.

En outre, l'amendement vise à prévoir une consultation des collectivités locales par RFF en cas de modification des infrastructures ferroviaires.

(L'amendement n° 255, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 344.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. L'amendement est défendu.

(L'amendement n° 344, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 1 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Christian Jacob, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable. Je lève le gage.

(L'amendement n° 1 rectifié, modifié par la suppression du gage, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 256, dont M. Chassaigne me fait savoir qu'il est défendu.

(L'amendement n° 256, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 144.

La parole est à Mme Frédérique Massat.

Mme Frédérique Massat. Ne souhaitant pas que l'amendement soit écarté au titre de l'article 40, j'ai été très prudente dans sa rédaction. Il s'agit d'étudier la possibilité d'inciter les propriétaires de taxis et les entreprises de transport privé collectif à s'équiper en véhicules faiblement émetteurs de dioxyde de carbone. Ce sont des flottes relativement importantes qui sont concernées, notamment à Paris. À ce titre, je pense que nous devrions même aller beaucoup plus loin.

(L'amendement n° 144, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 345.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Pour rédiger cet amendement, je me suis appuyé sur une étude de l'ADEME d'avril 2009 qui établit un palmarès des véhicules les moins émetteurs de CO₂. *Grosso modo*, plus la cylindrée est faible, moins le véhicule émet de gaz à effet de serre. Comme nous l'avons vu avec le système de bonus-malus proposé par le Gouvernement, dont je me

félicite, même si le secteur automobile n'était pas le plus adapté pour la première application d'une telle politique – moins adapté, par exemple, que l'électroménager –, les voitures à la fois de moindre cylindrée et les moins émettrices de gaz à effet de serre ont connu un plus grand succès commercial que les grosses cylindrées, voire, comme je le disais tout à l'heure, que les 4x4.

Nous souhaitons à présent aller plus loin et encourager au niveau européen de nouveaux standards pour les cylindrées automobiles afin que les voitures produites soient moins émettrices de gaz à effet de serre.

Si l'on veut se déplacer en voiture – il y a encore quelques personnes qui le font –, il ne sert à rien d'avoir un véhicule de 2,5 ou 3 litres, comme j'en vois malheureusement trop souvent aussi bien dans le parc du Gouvernement que dans celui de l'Assemblée, voire chez certains d'entre nous, chers collègues : au troisième sous-sol de ce bâtiment, on trouve, le mardi ou le mercredi, sur les 150 à 200 voitures qui y sont garées, énormément de grosses cylindrées. Il faut que l'État et nous-mêmes, en tant que parlementaires, soyons exemplaires. Ayons peut-être une C1 pour l'un, une Twingo pour l'autre...

M. Philippe Folliot. Ou un vélo!

M. Yves Cochet. Ou un vélo, bien entendu, mon cher collègue!

Une 607 ne va pas plus vite qu'une Twingo. Nous pouvons très bien nous limiter, dans l'Union européenne, à des voitures de moins de 1 500 centimètres cubes. Cela irait dans le sens du Grenelle.

(L'amendement n° 345, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 346.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Abaisser de dix kilomètres-heure la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes permettrait de réduire de deux millions de tonnes par an les émissions de CO₂ en France. Nous devrions par conséquent le faire.

Je me souviens que l'ancien Premier ministre, M. de Villepin, avait essayé, en septembre 2005, de faire passer la vitesse maximale de 130 kilomètres à l'heure à 115 kilomètres à l'heure mais, immédiatement, les deux grands constructeurs, outre les lobbies type Automobile Club, avaient crié au scandale en prétendant que c'était liberticide. Je souligne que les politiques de réduction de la vitesse automobile ont des effets extrêmement rapides puisque l'on peut les mettre en place du jour au lendemain : il suffit d'un décret du Premier ministre. Dès demain matin, on pourrait économiser 2 millions de tonnes de CO₂ en diminuant de 10 kilomètres à l'heure les vitesses maximales autorisées, ainsi que 1 à 2 millions de tonnes de pétrole. Je rappelle que, l'an dernier, on a dû dépenser 50 milliards d'euros pour en importer pour notre pays. Avec 10 kilomètres à l'heure en moins, on gagne d'un seul coup un milliard. Adopter cet amendement serait donc faire coup double, et tout bénéfice.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission l'a rejeté.

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

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

(L'amendement n° 346 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 147.

La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Il s'agit de bien préciser, dans le domaine des déplacements inter-banlieues, les quatre projets identifiés en et hors Île-de-France, dans le cadre du plan « Espoir banlieue » présenté par le Président de la République le 8 février 2008, et de rappeler ainsi la nécessité d'accélérer le désenclavement des quartiers les plus enclavés et les plus défavorisés. Une telle précision est indispensable car deux de ces projets sont actuellement remis en cause : le décrochement de la ligne D du RER est modifié pour remplacer le RER par des bus – ce qui ne va pas dans le sens du Grenelle –, et le projet de désenclavement Clichy-Montfermeil est arrêté parce que certains milieux et certains services n'en veulent pas. Il serait symboliquement fort d'inscrire ces projets dans la loi, consacrant ainsi les déclarations du Président de la République, pour qu'il n'y ait plus d'ambiguïté sur les projets qui doivent être mis en œuvre.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis défavorable.
(L'amendement n° 147 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 258 et 149, pouvant être soumis à une discussion commune.

Mme la présidente. Monsieur Chassaigne, l'amendement n° 258 est-il défendu?

M. André Chassaigne. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Monsieur Tourtelier, l'amendement n° 149 est-il défendu?

M. Philippe Tourtelier. Il est défendu, madame la présidente.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

(Les amendements n° 258 et 149, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 257.

M. André Chassaigne. 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. Même avis que la commission.

(L'amendement n° 257 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 151.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

M. Philippe Tourtelier. Dans le cas où l'État serait confronté à une situation de tension budgétaire – je laisse chacun juge de la probabilité d'une telle éventualité –, cet amendement vise à lui apporter une source de financement nouvelle en prévoyant que les recettes d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur pétrolier pourront l'aider à financer ses investissements.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable.

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

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

(L'amendement n° 151 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 3 rectifié, 12 rectifié et 152 rectifié.

Madame Dalloz, l'amendement n° 3 rectifié est-il défendu ?

Mme Marie-Christine Dalloz. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Monsieur Tourtelier, l'amendement n° 12 rectifié est-il défendu ?

M. Philippe Tourtelier. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Madame Massat, l'amendement n° 152 rectifié est-il défendu ?

Mme Frédérique Massat. Tout à fait. Les auteurs de ces amendements identiques sont des élus de la montagne. En effet, c'est dans les zones de montagne et dans les zones rurales que les problèmes de transports sont les plus importants. Il s'agit de permettre aux communes comptant moins de 10 000 habitants et situées en zone touristique d'utiliser tout de même le versement transport. À cette fin, la population touristique et saisonnière serait prise en compte dans le calcul du seuil minimal légal de plus de 10 000 habitants pour bénéficier du dispositif.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a rejeté ces amendements. Je rappelle que leur objectif a déjà été débattu lors du débat sur la loi de modernisation de l'économie.

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

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

(Les amendements identiques n° 3 rectifié, 12 rectifié et 152 rectifié ne sont pas adoptés.)

(L'article 12, amendé, est adopté.)

Article 13

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Vandewalle, premier inscrit sur l'article.

M. Yves Vandewalle. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, l'article 13 est la traduction législative de certains des grands projets récemment présentés par le Président de la République. On ne peut que se réjouir d'une telle rapidité dans l'action. En effet, pour la première fois depuis les années soixante, il nous a été proposé une vision politique ambitieuse pour l'Île-de-France, avec de grands projets structurants pour permettre à notre région de rester dans la course avec les grandes métropoles mondiales. Je pense notamment à la rocade structurante par métro automatique qui est, de toute

évidence, un puissant outil d'aménagement du territoire. À son propos, deux éléments me paraissent particulièrement importants et positifs : d'une part, le débat public portera sur la totalité du projet, ce qui est bien évidemment nécessaire puisque sa fonctionnalité même en dépend – un réseau circulaire en pointillé n'aurait aucun sens et ne répondrait pas aux besoins – ; d'autre part, j'ai bien noté que l'alinéa 7 de l'article 45 prévoit les moyens nécessaires à une réalisation rapide du projet alors que nous, Français, sommes habituellement des procéduriers et des spécialistes de la course de lenteur.

En tant qu'élu yvelinois, je soutiens évidemment le projet du Grand Paris, et je voterai l'article. Celui-ci permettra de constituer un équipement majeur pour développer l'attractivité et assurer le développement futur du pôle Versailles-Saint-Quentin-Vélizy, moteur économique du département.

Mme la présidente. Madame Lepetit, voulez-vous intervenir sur l'article ou préférez-vous défendre dès maintenant vos nombreux amendements ?

Mme Annick Lepetit. Je vous remercie, madame la présidente, de qualifier de « nombreux » mes amendements, mais je tiens d'abord à dire un mot sur l'article 13. S'il y a des amendements, c'est justement parce qu'il aborde la question du développement des transports collectifs en Île-de-France et que nous pensons toujours, comme lors de la première lecture et de l'examen de ce texte en commission, qu'il y a urgence pour les usagers que l'on passe des discours aux actes.

Après le discours du Président de la République du 29 avril et compte tenu des annonces de financement, à hauteur de 35 milliards d'euros, des grands projets d'infrastructures, il n'y a plus aucune raison que le Grenelle ne comporte pas des mesures claires et concrètes qui permettraient de ne pas attendre une nouvelle loi. Nous avons proposé que soit intégrée dans la réflexion du Grenelle 1 : l'amélioration des déplacements entre Paris et la banlieue, la nécessité de lancer dans les meilleurs délais la concertation sur les projets de désaturation de la ligne 13, le projet de rocade Arc Express et le prolongement d'Éole vers La Défense.

En outre, il nous paraît très important de préciser quelles pourraient être les sources nouvelles de financement pour permettre la création et l'exploitation de ces nouveaux services de transport. À ce titre, nous demandons que la réglementation applicable au versement transport évolue. C'est le seul moyen d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers sans avoir à augmenter la pression financière sur eux ou sur les contribuables. Le coût des transports doit être réparti de manière plus équitable : les employeurs franciliens doivent aussi en prendre leur part. Les enjeux sont de taille, et l'effort doit être partagé.

Cela fait maintenant plus d'un an, je le souligne, que les élus franciliens souhaitent engager ce chantier. Ils n'ont jamais été entendus par le Gouvernement. Il est donc temps de s'y atteler. Je souhaite que la mission d'étudier les schémas envisageables de financement dont est chargée, par le Président de la République, le député Gille Carrez, ne soit pas un prétexte de plus pour ne pas avancer. Mais je m'en inquiète d'autant plus que les partenariats public-privé annoncés par le Président de la République ont été dénoncés, le lendemain, par M. Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Il ne faudrait pas que la répartition des rôles soit la suivante : au chef de l'État, les annonces pour le financement des grands projets ; au Gouvernement et à sa majorité, le renvoi de loi en loi, de commission en commission, d'atelier en atelier, les décisions concrètes.

Il y urgence, je le répète. Répondre à l'urgence, c'est d'abord créer de meilleures conditions de déplacements pour les usagers quotidiens des transports en commun. J'espère en tout cas que nos amendements seront l'occasion pour le secrétaire d'État chargé des transports de nous en dire un peu plus sur la part que compte prendre l'État à ce financement et, évidemment, sur le détail des projets en cours.

Mme la présidente. Madame Lepetit, nous en venons à l'amendement n° 154.

Mme Annick Lepetit. L'amendement a pour objet l'importance des déplacements quotidiens entre Paris, la petite et la grande couronne. Le programme d'investissements ne doit pas se limiter aux seuls déplacements inter-banlieue.

En commission, le rapporteur nous a dit que si l'article 13 mentionne en particulier les liaisons de banlieue à banlieue, c'est parce qu'elles sont aujourd'hui pratiquement dépourvues de transports collectifs et que ces liaisons constituent une priorité absolue.

M. Christian Jacob, rapporteur. Je n'ai pas dit « absolue ».

Mme Annick Lepetit. Si, monsieur le rapporteur, ce sont vos propres termes. D'ailleurs, le premier projet mentionné à l'article 13 est celui de la rocade. Il est même devenu prioritaire puisque le président Ollier a déposé un amendement proposant que le débat public sur ce projet ait lieu en 2009. Il est donc bien considéré comme prioritaire. Pourquoi pas ? Mais cela signifie que le caractère prioritaire des liens banlieue-banlieue est déjà inscrit dans le texte. Par conséquent, pourquoi insister tant et le mentionner deux fois ? Cela revient à exclure la Capitale de tout projet de transports, ce qui n'a évidemment pas de sens.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Si vous me le permettez, madame la présidente, je vais par avance donner l'avis de la commission sur tous les amendements déposés sur cet article.

Comme l'a précisé Mme Lepetit, nous avons eu, en commission, un débat sur les transports collectifs en Île-de-France, en présence du secrétaire d'État, qui a répondu à chacune des interrogations que les commissaires lui ont présentée. Au terme de ce débat, la commission a rejeté les sept amendements.

Mme Annick Lepetit. Ce n'est pas une explication !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 154 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame Lepetit, vous avez rappelé, à juste titre, le schéma annoncé, le 29 avril, par le Président de la République, et la mission confiée à Gilles Carrez pour travailler sur les modes de financement et sur toutes les hypothèses susceptibles de prévaloir. Il y a une articulation entre ces deux points et le contrat de projet État-région, avec le STIF comme acteur au nom de la région et l'ensemble des entreprises concernées, dont la RATP. Nous sommes maintenant devant un programme tout à fait considérable. Il faut bien que Christian Blanc le série dans le temps, mais notre objectif, concernant le projet de rocade, est d'aller le plus rapidement possible. En outre, le Président de la République a pris des engagements sur certaines opérations, telles que la commande de véhicules nouveaux sur la ligne A du RER. Il y a donc plusieurs urgences à traiter, outre la mise en œuvre du programme du 29 avril. Le déroulé s'effectue comme il a été annoncé par le chef de l'État.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Vous voyez bien en me répondant, monsieur le secrétaire d'État, qu'il y a tout de même quelques contradictions. Vous dites à la fois qu'il y a urgence et qu'il faut aller vite, et, pourtant, il est urgent de ne pas prendre de décisions aujourd'hui alors que nous examinons l'article 13 qui porte essentiellement sur le développement des transports collectifs. Souhaitez-vous éviter la Représentation nationale ?

Monsieur le rapporteur, votre argumentation qui consiste à dire que tous mes amendements à l'article 13 ont déjà été étudiés par la commission et qu'ils ont été rejetés, me paraît pour le moins laconique. Si vous pensez que ce type de réponse dilatoire va rassurer les usagers quotidiens des transports en commun d'Île-de-France et leur faire comprendre qui décide quoi, vous commettez une erreur grave.

Comment expliquer qu'alors que nos concitoyens manifestent leur intérêt pour l'environnement et que nous discutons sur un texte d'orientation majeur – à en croire les propos du Président de la République et du Gouvernement –, nous n'ayons absolument rien au sujet des transports en Île-de-France ? (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*) C'est vous qui légiférez, et si vous préférez que cela se fasse dans l'obscurité d'un atelier ou d'une commission, j'en prends acte.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Soyons sérieux, madame Lepetit !

Mme Annick Lepetit. Mais je suis sérieuse !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous débattons d'une loi d'orientation, c'est-à-dire une loi définissant des principes généraux. Ensuite, il y a les mesures du plan de relance...

Mme Annick Lepetit. Quelles mesures ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Vous savez fort bien que dans le cadre du plan de relance, nous avons donné, en Île-de-France, des moyens supplémentaires à la SNCF et à la RATP – notamment, en ce qui concerne cette dernière, des moyens destinés à la desserte de Paris *intra-muros*. À cet effet, le plan de relance comprend toute une série de mesures nouvelles qui ont été annoncées aux élus parisiens.

Mme Annick Lepetit. Quelles mesures nouvelles ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'avais plaisir à travailler avec M. Baupin car, avec lui, nous pouvions travailler sur les dossiers. Ce n'est malheureusement pas le cas avec vous, madame Lepetit, que je n'ai jamais vue depuis que vous avez été nommée à cette fonction ! Sans doute est-ce pour cette raison que vous donnez l'impression de ne pas savoir de quoi vous parlez ! (« Ah ! » *sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Serge Poignant. Il y a des moments où l'on ferait mieux de se taire, madame Lepetit !

Mme Marie-Christine Dalloz. C'est bien vrai !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Tout cela ne me paraît pas très sérieux! Par ailleurs, permettez-moi de vous dire que M. Carrez et moi-même mettons actuellement en place les financements correspondant à ce qui constitue un plan historique pour la région parisienne. Vous qui vous battez, à juste titre, pour la modernisation de la ligne 13 du métro, madame Lepetit, vous avez obtenu des réponses dans le plan du Président de la République, notamment avec le prolongement de la ligne 14. Tout cela a été annoncé, et je regrette que vous soyez la seule à ne pas en avoir entendu parler! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

(*L'amendement n° 154 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, je vous rappelle que l'examen de ce texte se fait dans le cadre des récentes évolutions de la Constitution, en particulier en ce qui concerne l'article 42. Le texte dont débat notre assemblée ayant été examiné en commission en présence du ministre, il me semble que lors de la deuxième lecture, notre réflexion devrait avoir progressé quelque peu.

Je suis saisie d'un amendement n° 161.

La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. L'examen de cet amendement va être l'occasion de poursuivre le débat ouvert à l'instant par Mme Lepetit sur l'écart manifeste entre les annonces qui sont faites et leur concrétisation dans des délais raisonnables. Force est de constater que les Franciliens attendent toujours des réponses aux problèmes qu'ils rencontrent quotidiennement.

J'ai déposé trois amendements, dont deux ont, bizarrement, été déclarés irrecevables au titre de l'article 40, alors que d'autres, émanant de Mme Branget, par exemple, ont été acceptés. Ainsi, le président Ollier a affirmé que des études ne pouvaient pas être rejetées au titre de l'article 40. Cet amendement devait être sous-amendé, mais à la demande de la séance, il a dû être présenté comme une rectification d'amendement...

Mme la présidente. En vertu du règlement de notre assemblée, madame Mazetier!

Mme Sandrine Mazetier. Puisque mes collègues n'ont pas sous les yeux le texte de l'amendement, je vais leur en donner lecture. Afin d'améliorer les transports de banlieue à banlieue, il vise à ajouter, après la première phrase de l'alinéa 1, la phrase suivante: « en développant notamment les interconnexions entre moyens de transport, par exemple l'interconnexion de la place de la Nation entre le RER A et la ligne de tramway T3 et en prolongeant ce tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières, lieu d'autres interconnexions ».

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Mais on ne parle pas des lignes de métro dans une loi d'orientation!

Mme Sandrine Mazetier. Je rappelle que le tramway T3 – celui des Maréchaux sud – est, de manière étonnante, financé exclusivement par la ville de Paris et la région Île-de-France.

L'État aurait la possibilité, en favorisant les interconnexions, de donner un véritable élan à la ligne du RER A – une ligne que vous connaissez bien, monsieur Jacob, puisqu'elle traverse toute l'Île-de-France jusqu'à la Seine-et-Marne...

M. Serge Grouard. Ce n'est pas le domaine de la loi!

Mme Sandrine Mazetier. ...ce qui permettrait à vos administrés, ainsi qu'à ceux de M. Ollier, de se déplacer plus rapidement et d'être connectés plus facilement au tramway qui dessert toutes les portes de Paris et de très nombreuses lignes de métro et de bus.

L'État a donc la possibilité de faire un geste en accordant un peu d'argent à un équipement qui concerne toute l'Île-de-France et qui, pour la partie de son tracé déjà en service, fait l'objet d'un engouement formidable.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Elle avait deux minutes! Pourquoi a-t-elle encore la parole?

Mme Sandrine Mazetier. Cela ne concerne pas que les Parisiens: en réalité, cela changerait la vie de très nombreux Franciliens qui passent plusieurs heures par jour dans les transports et renoncent parfois à prendre les transports en commun parce qu'il y a trop de changements, trop de ruptures de charges – reprenant, de ce fait, leur voiture. L'État a l'occasion de faire un geste pour améliorer la situation des Franciliens dans ce domaine, un geste concret qui s'inscrirait pleinement dans les objectifs du Grenelle de l'environnement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Il n'a pas changé: défavorable.

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

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

(*L'amendement n° 161 rectifié n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 166.

Cet amendement est sans doute défendu, madame Lepetit?

Mme Annick Lepetit. Je vais le défendre, madame la présidente. Dans la mesure où nous débattons des transports en commun dans la région-capitale, je ne vois pas pourquoi nous devrions aller à toute allure, sans pouvoir obtenir de réponses exhaustives, voire pédagogiques, aux questions que nous posons.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Nous vous les avons fournies en commission!

Mme Annick Lepetit. Dans ce cas, c'est la même chose pour l'ensemble des dispositions du texte! Pourquoi nous dites-vous cela seulement maintenant, alors que nous en sommes à l'article 13?

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Nous ne cessons de le répéter!

Mme Annick Lepetit. Non, je suis les débats depuis hier, et j'ai bien constaté que vous êtes particulièrement sourcilieux sur l'article 13! La question des transports collectifs en Île-de-France nous tient très à cœur: compte tenu des retards considérables qui ont été pris dans ce domaine, il faut maintenant être sérieux et y consacrer des moyens suffisants.

L'amendement n° 166 porte sur le rôle du STIF – un sujet dont nous devons forcément débattre à un moment ou un autre. Vous m'avez répondu en commission, monsieur le rapporteur, que les prérogatives du STIF étaient déjà clairement définies par la loi du 13 août 2004. Il s'agissait là d'une nouvelle étape dans la décentralisation – voulue par un gouvernement de droite – destinée à permettre aux élus de gérer au plus près les transports; sur ce point, nous sommes

d'accord. En vertu de cette loi, le STIF exploite le réseau de transports publics des Franciliens et dispose de compétences en matière de maîtrise d'ouvrage.

Je sais qu'il y a, comme l'a dit M. Blanc, la volonté de créer un établissement public ayant vocation à récupérer les recettes à venir – je l'espère, en tout cas – afin de financer les grands projets structurants des transports. Je souhaite profiter de l'examen de cet amendement pour que le rôle que le STIF est appelé à tenir soit défini précisément. Je rappelle que le STIF existe déjà et qu'il a accompli un travail exemplaire. Afin qu'il puisse le poursuivre, il est impératif qu'il bénéficie de nouvelles sources de financement.

(Mme Danièle Hoffman-Rispal remplace Mme Catherine Vautrin au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE MME DANIELÈ HOFFMAN-RISPAL

vice-présidente

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Vous avez eu la délicatesse, madame Lepetit, de reconnaître que nous vous avons répondu avec précision dans le cadre de la commission, ce dont je vous remercie. Vous comprendrez qu'il ne nous paraisse pas utile de répéter nos réponses comme si nous étions atteints de bégaiement. La commission a rejeté vos amendements et vous aurez beau les représenter, il y aura toujours une majorité pour les rejeter. Bref, la commission n'a pas changé d'avis en quinze jours et est toujours défavorable à cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je veux dire à Mme Lepetit que personne ne remet en cause l'existence du STIF – c'est d'ailleurs moi qui ai, à l'époque, préparé le projet de loi aboutissant à la décentralisation de cette autorité, qui a actuellement un rôle d'exploitation. Cependant, avec les projets pour l'Île-de-France que Christian Blanc, Jean-Louis Borloo et moi-même préparons sous l'autorité du Premier ministre, nous changeons de dimension, ce qui nécessitera la mise en place d'un établissement ayant compétence pour construire les infrastructures nouvelles. Je pense notamment à la rocade de métro automatique, prévue à l'article 13, qui permettra de réaliser en une seule tranche un projet que la majorité des Franciliens jugent excellent.

Comme l'ont rappelé le Premier ministre et M. Blanc, il est hors de question de prendre des décisions en matière de transport en Île-de-France sans procéder à une concertation entre l'État, le STIF, la région Île-de-France, les départements et la ville de Paris – j'ai vu, à ce sujet, que M. Le Bouillonnet avait été élu président de Paris Métropole – et, bien sûr, à un travail en commun.

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

M. Serge Letchimy. Je veux interpeller à la fois M. le ministre, M. le président de la commission et M. le rapporteur, afin de faire le point sur une question qui me paraît essentielle. Lorsqu'un amendement a été présenté en commission et rejeté, a-t-on, oui ou non, le droit d'en débattre en séance publique ? (« Normalement, oui ! » sur les bancs du groupe SRC.) A priori, ce devrait être le cas, mais dans la pratique, ce ne l'est pas. Certes, il s'agit d'une deuxième lecture, mais on pourrait constater la même chose en première lecture.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. On pourrait !

M. Serge Letchimy. Je ne comprends pas le sort réservé aux amendements de notre collègue Lepetit...

M. François Brottes. C'est de l'acharnement !

M. Serge Letchimy. Je n'ai pas prononcé ce mot, mais il est vrai que cela y ressemble fort. Est-ce parce qu'il s'agit de Paris que les propositions de notre collègue se trouvent traitées de la sorte, ou s'agit-il simplement de la volonté de faire progresser le débat rapidement ? En tout état de cause, qu'une proposition ne soit pas acceptée est une chose, mais la forme que revêt ce rejet en est une autre. Le Gouvernement peut prendre acte, prendre date, définir une orientation ou indiquer – comme vous le faites avec une telle élégance, monsieur Ollier – qu'une étude ou une expertise complémentaire va être menée. Il s'agit d'autant de formes de s'engager – de faire en quelque sorte jurisprudence – à des degrés divers, dans l'évolution que connaîtra ultérieurement tel ou tel point sur le plan légal.

Personnellement, je suis choqué et je ne peux pas accepter les réponses qui sont faites aux amendements présentés par Mme Lepetit. Sous réserve de l'accord de François Brottes, je propose à Mme Lepetit de présenter calmement ses amendements et d'attendre que des réponses complètes lui soient données.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Il faut effectivement que les choses soient claires au sujet des différents travaux envisagés au titre du Grenelle 1 – et, plus largement, de la suite. C'est justement parce que nous avons travaillé en commission et en première lecture que je me permets de représenter aujourd'hui ces amendements en deuxième lecture. Vous me dites, monsieur le rapporteur, qu'il n'y a pas de raison que vous reveniez sur une décision prise il y a deux semaines ou deux mois. Mais je vous rappelle très sereinement qu'entre-temps ont été faites des annonces précises et d'ailleurs très attendues – on en a parlé plus d'un mois avant – par le Président de la République. Certes, il reste de nombreuses zones de flou qui doivent être précisées. Cependant, il est de mon devoir d'insister sur le fait qu'il y a urgence pour les usagers au quotidien, et que le Gouvernement ne peut pas se contenter de dire que les questions ont déjà été posées et qu'il faut faire confiance à M. Blanc, M. Carrez, ou à d'autres.

Ce n'est pas une question de confiance : il vient un moment où il faut passer du discours aux actes. Or, nous attendons depuis longtemps. Comme vous le savez, monsieur le ministre, cela fait plus d'un an que Jean-Paul Huchon et moi-même sommes allés vous voir pour vous parler du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Il aura fallu un an pour obtenir une réponse de l'État ! Dès lors, il est logique que nous soyons un peu pressés et que nous profitons du débat sur ce texte, en particulier de l'article 13, pour tenter d'obtenir des précisions sur les grands projets structurants des transports en Île-de-France.

Aujourd'hui, nous n'avons toujours pas d'informations précises. Or si je ne vous les demandais pas, je ne ferais pas mon travail.

(L'amendement n° 166 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 167.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement a un rapport avec le précédent.

Je m'adresserai ici plus particulièrement à M. Ollier, qui avait déposé un amendement visant à faire en sorte que le débat public sur le projet de rocade soit mené d'ici à la fin de l'année 2009. Or cela va être difficile. C'est la raison pour laquelle je préférerais qu'on supprime cette disposition. Elle est en effet contradictoire avec les réponses qui m'ont été faites jusqu'à présent. Il faut être juste, logique et concret. Je souhaiterais que l'ensemble des projets – Arc Express, prolongement de la ligne 14 – fasse l'objet d'une concertation. C'est bien le moins. À la vitesse à laquelle nous allons, le débat public sur le projet de rocade, dont vous avez fait une priorité, ne pourra pas avoir lieu en 2009.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer la troisième phrase de l'alinéa 1 dont je rappelle les termes : « La procédure du débat public aura lieu en 2009 sur le projet de rocade dans sa totalité. » Certes, on peut avoir quelques doutes s'agissant de la totalité. Mais il est important que cet engagement du Grenelle soit pris et transcrit dans la loi. Cela permettra de démarrer effectivement cette année. Si tout n'est pas totalement terminé en 2009, ce ne sera pas très grave. Il serait dommage, en revanche, de retirer la référence à une date.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. La réponse du rapporteur est tout à fait réaliste : en effet, le débat public sera engagé en 2009.

(L'amendement n° 167 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 172.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. La situation a évolué depuis la première lecture de ce texte. Je ne cherche pas à mettre l'accent sur les points sensibles. Mais force est de constater qu'il semble y avoir une mauvaise organisation entre les annonces du Président de la République et les travaux du Gouvernement et du Parlement. Contrairement à ce qu'attendent nos concitoyens, rien de concret n'a été inscrit en effet dans le Grenelle 1 s'agissant des transports en Île-de-France. Mais entre les différentes lectures, il se passe des choses.

Ainsi, le projet de désengorgement de la ligne 13 est porté par le STIF, qui a élaboré un calendrier et prévu un financement. Nous souhaitons donc que tout le travail qu'il a accompli puisse être très vite soumis au débat public. C'est l'objet de cet amendement, qui rejoint les arguments que vous venez de développer, monsieur le rapporteur, sur l'amendement précédent.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Madame Lepetit, vous vous engagez sur une position précise et exclusive des autres, c'est-à-dire uniquement sur le projet du STIF visant à prolonger la ligne 14. Or le présent texte prévoit une ouverture sur l'ensemble des solutions. Le projet du STIF ne verra le jour qu'en 2018. Il serait souhaitable de trouver des solutions avant cette date. Tel est le sens du texte. Votre amendement est beaucoup trop restrictif.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Rien n'est faux dans la rédaction de l'article 13 tel qu'il résulte des travaux du Sénat et de votre commission. Cela fait partie des engagements pris. La commission a donc raison de s'en tenir à sa position. Ce n'est pas être irrespectueux vis-à-vis des élus parisiens et franciliens.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Nous sommes des élus franciliens !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes très précisément dans le respect de la parole de l'État.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Si j'insiste sur le désengorgement de la ligne 13, c'est que cela fait plus de dix ans qu'il a été admis que c'est l'une des lignes les plus saturées du métro parisien, et que cela fait des années qu'on nous dit qu'il est urgent de réfléchir à un projet.

Nous l'avons fait au STIF et tous les élus franciliens devraient se sentir concernés. Le STIF et la RATP ont travaillé et un projet a été voté par la majorité du STIF le mois dernier. Dès lors, des études ont été réalisées, comme le prévoit le contrat de plan entre l'État et la région, qui mobilise des financements à cet effet. Pourquoi attendre encore ? Le temps passe et c'est chaque jour plus insupportable pour les voyageurs de la ligne 13. Le meilleur projet est-il celui qui consiste à ne rien faire du tout...

M. Christian Jacob, rapporteur. Ce n'est pas ce qui est écrit dans le texte ! Soyez de bonne foi !

Mme Annick Lepetit. ...et à attendre que les voyageurs soient tellement lassés de s'entasser qu'ils ne prennent plus cette ligne ? Nous avons tous intérêt à travailler dans le même sens et à acter aujourd'hui les projets qui sont déjà prêts.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends que vous soyez passionnée par ce sujet, madame Lepetit. Tous ceux qui utilisent cette ligne le sont car les conditions de transport sont inacceptables. Mais, vous le savez, le projet Ouragan est en route, de même que celui visant à acquérir des voitures supplémentaires pour la ligne 14 dans son état actuel afin d'augmenter les fréquences – c'était dans la presse parisienne de ce matin. Le projet de Christian Blanc prévoit une alternative claire avec la prolongation de la ligne 14 vers Saint-Ouen. On en ferait d'ailleurs un axe entre Roissy et Orly, qui sera la ligne maîtresse de la région parisienne, avec deux voitures de plus et des fréquences supplémentaires. Tout cela est en route. Les Parisiens connaissent ces solutions qui passent aussi par la prise en compte de l'aménagement du nouveau quartier Batignolles...

Mme Annick Lepetit. Ce n'est pas la même chose.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ... par rapport à la desserte de la ligne 13. Tout cela est en cours et vous le savez très bien. Nous travaillons avec la ville de Paris, Mme le maire du 17^e arrondissement, et vous-même.

(L'amendement n° 172 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 174.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement est dans le même esprit que le précédent.

Monsieur le secrétaire d'État, vous me dites que tous les projets que vous avez cités sont « partis ». Pour suivre particulièrement ces sujets, je peux vous assurer que, pour le moment, seul est « parti » le projet qui a été voté par le conseil d'administration du STIF. L'État n'a pas encore clairement commencé à travailler depuis les annonces du Président de la République. M. Carrez, qui a été chargé d'une mission,

doit ainsi réunir une commission et rendre son rapport avant le 15 juillet – c'est stipulé dans la lettre de mission dont j'ai ici copie. Or nous n'avons toujours pas été réunis par M. Carrez.

Il est logique, encore une fois, que, dans le cadre du débat parlementaire, j'insiste sur le fait que, certes, les discussions, les commissions et les discours sont nombreux, mais que, concrètement, à ce jour rien n'a démarré. Vous dites que les Parisiens sont informés. Il importe aussi de parler des Franciliens...

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques*. Je suis francilien et je suis informé !

Mme Annick Lepetit... car les transports publics à Paris ne concernent pas seulement les Parisiens. En tout état de cause, tous ces usagers quotidiens ne voient pas les projets concrètement avancer.

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° 174 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 177.

La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Cet amendement porte davantage sur le financement, point extrêmement important. Nous proposons de compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante : « Dans cette perspective, une réflexion sera engagée sur une évolution de la réglementation applicable au versement transport. »

Nous avons déjà eu l'occasion de débattre du versement transport. Ce point faisait aussi partie des travaux de préparation du Grenelle. Tout le monde s'était accordé sur une augmentation du versement transport. Mais cette mesure a été retirée et nous n'avons pas pu en débattre en première lecture. Je reviens donc sur ce sujet par le biais de cet amendement. Le développement de l'offre de transport en Île-de-France demande un effort financier important qui ne peut être porté par les seuls contribuables et usagers. Chacun admet qu'il faut des sources de financement nouvelles. Il faut donc réunir autour de la table toutes les bonnes volontés. Je suis certaine que les entreprises franciliennes sont très concernées par les futurs projets car leurs salariés utilisent, pour beaucoup, les transports collectifs en Île-de-France et doivent pouvoir voyager dans des conditions acceptables.

Tel est l'objet de cet amendement. Ne faisons plus de la modification du versement transport un sujet tabou.

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

M. Christian Jacob, *rapporteur*. Les entreprises d'Île-de-France apportent déjà leur contribution puisque le versement transport y est obligatoire. Par ailleurs, nous sommes là dans le champ des missions de la commission Carrez. Laissons-la avancer. En tout état de cause, cet amendement avait été repoussé en commission.

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

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

(*L'amendement n° 177 n'est pas adopté.*)

(*L'article 13 est adopté.*)

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

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques*. Tout à l'heure, Mme Mazetier a mis en cause la présidence de la commission s'agissant de l'article 40. Elle a indiqué que j'aurais rejeté certains de ces amendements au titre de cet article. Je tiens à sa disposition la liste que j'ai sous les yeux et que je me suis fait remettre. J'ai opposé l'article 40 à 48 amendements et nulle part ne figure le nom de Mme Mazetier.

Il n'y a pas de traitement particulier pour les uns ou pour les autres, madame Mazetier. En tout cas, je n'ai opposé l'article 40 à aucun de vos amendements.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sandrine Mazetier.

Mme Sandrine Mazetier. J'ai probablement dû mal m'exprimer, monsieur Ollier. Je vous ai cité parce que vous avez précisé que des amendements proposant des études – comme celui de Mme Branget sur le canal Saône-Rhin, je crois – ne pouvaient pas être rejetés au titre de l'article 40.

Loin de dire que vous avez opposé l'article 40 à mes amendements, je précisais au contraire que vous avez protégé des amendements qui auraient pu être rejetés au titre de cet article.

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

Mme Sandrine Mazetier. Curieusement, il s'agissait d'amendements UMP. Mais vous auriez probablement défendu les miens avec la même ardeur.

Article 14

Mme la présidente. Cet article a été voté conforme par le Sénat.

Article 15

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 230.

La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Il y a des différences infrarégionales comme il y a des différences interrégionales. Cet amendement vise à préciser l'alinéa 5 de l'article 15 qui indique, parmi les objectifs du schéma national des infrastructures de transport, celui de renforcer la multipolarité des régions. Je propose d'ajouter d'ajouter « l'aménagement des territoires ».

Je ne prendrai qu'un seul exemple : la région Midi-Pyrénées couvre la même superficie que la Belgique, mais elle dispose de cinq fois moins d'autoroutes et de voies rapides, et sa densité en matière de transports ferroviaires est trois fois inférieure.

Il y a donc lieu d'inscrire l'objectif d'aménagement du territoire à l'échelle infrarégionale parmi les objectifs issus du Grenelle, notamment pour développer les transports collectifs.

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

M. Christian Jacob, *rapporteur*. Je proposerai à M. Folliot de retirer son amendement, puisque je donnerai un avis favorable à un autre de ses amendements, n° 231, situé à l'alinéa 6 de l'article 15 *bis*, et qui utilise la notion de « désenclavement ».

M. Philippe Folliot. Compte tenu des explications de M. le rapporteur, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 230 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 348. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il est défendu.

(L'amendement n° 348, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 15 est adopté.)

Article 15 bis

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 349. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il est défendu.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. L'amendement est satisfait par ailleurs.

(L'amendement n° 349, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 231. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. L'article 15 bis revêt une importance particulière dans la mesure où il établit les critères qui guideront les choix de l'État pour la révision du schéma national des infrastructures de transport en 2009. Parmi les critères indiqués, il convient de compléter la notion générique d'« aménagement des territoires » par celle plus précise de « désenclavement » qui figure d'ores et déjà dans la loi de référence : la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. En effet, dans l'article 14 du présent projet de loi qui a été voté conforme en première lecture par l'Assemblée nationale et le Sénat, les « enjeux du désenclavement » ont été ajoutés, dans la « programmation des infrastructures ».

Cet amendement est donc un amendement de coordination avec une partie du texte déjà votée.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis favorable, comme je l'ai déjà précisé.

(L'amendement n° 231, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 8 rectifié et 179.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 8 rectifié.

Mme Marie-Christine Dalloz. J'associe bien sûr à cet amendement mon collègue – et néanmoins ami – Jean Prioriol. (Sourires)

Cet amendement concerne l'alinéa 7 de l'article 15 bis et vise à préciser la rédaction concernant le critère d'évaluation par l'État des projets d'infrastructures. Cette nouvelle rédaction intégrerait la nécessité de désenclaver certaines zones rurales et de montagne.

Vous savez à quel point c'est une vraie nécessité pour le milieu rural.

Mme la présidente. La parole est à Mme Frédérique Massat, pour soutenir l'amendement n° 179.

Mme Frédérique Massat. Il est défendu.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Je propose plutôt le retrait de ces amendements. Ces amendements sont excellents, mais ils sont redondants, du fait de l'adoption de l'amendement n° 231 de M. Folliot.

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

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

Mme Marie-Christine Dalloz. Il est dommage que cet amendement n'ait pas pu être intégré au texte.

M. Christian Jacob, rapporteur. Il est arrivé trop tard !

(L'amendement n° 8 rectifié est retiré.)

(L'amendement n° 179 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 232. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Il s'agit d'ajouter le critère de sécurité parmi les critères de choix des projets d'infrastructures.

(L'amendement n° 232, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 178. La parole est à Mme Frédérique Massat.

Mme Frédérique Massat. Dans le même esprit que celui des amendements que nous venons d'examiner, cet amendement porté par nos collègues ultramarins concerne le désenclavement des bourgs et villages isolés. Dans les régions d'outre-mer, comme dans les zones rurales, le désenclavement est un véritable problème. Nous proposons donc d'ajouter ce critère de choix des projets d'infrastructures de notre pays.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Même réponse : il est satisfait par l'amendement n° 231.

(L'amendement n° 178, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 15 bis, amendé, est adopté.)

Article 16

Mme la présidente. Sur l'article 16, il y a deux inscrits.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Cet article concerne l'énergie. Or celle-ci est à la base de tout – de l'agriculture, de l'extraction, de la production à tous les stades. On ne peut rien faire sans énergie.

La double idée du Grenelle, c'est d'une part que nous devrions essayer d'utiliser moins d'énergies fossiles, notamment pour lutter contre la croissance de l'émission de gaz à effet de serre, et c'est d'autre part – cela a souvent été dit par le Gouvernement et la majorité, mais je partage cette idée – que

nous devrions moins dépendre de sources d'énergies extérieures à notre territoire, et plus utiliser nos énergies vernaculaires.

Mais il faut préciser. Pour être utilisées, les sources d'énergie doivent toujours être converties en énergie finale, par différentes technologies : on ne peut utiliser directement ni le soleil – c'est la grâce des plantes que d'y arriver – ni le vent, ni l'eau, ni évidemment le pétrole, le charbon ou le gaz. Il faut des convertisseurs – et cette conversion fait toujours perdre un peu d'énergie, puisque les lois de la thermodynamique s'appliquent inexorablement. Plus on convertit, plus on perd.

Or, notre programme dit qu'il y a trois manières d'essayer de se débarrasser des énergies fossiles – auxquelles j'ajouterai le nucléaire, qui est une énergie du sous-sol, même si elle n'est pas fossile au sens traditionnel. Il y a d'abord la sobriété énergétique, qui est de très loin la meilleure manière de faire pour les pays de l'OCDE qui sont surconsommateurs ; il y a ensuite l'efficacité énergétique, mais on voit pointer là l'effet-rebond : certes, nous sommes plus efficaces dans chaque appareil, mais nous allons plus vite et plus loin avec nos voitures, sous prétexte qu'elles sont moins consommatrices qu'elles n'étaient il y a trente ans. Il y a enfin les énergies renouvelables, qui sont très bonnes comme sources d'énergie, puisqu'elles sont renouvelables.

Mais, pour les rendre utilisables par les usagers, il faut aussi des convertisseurs. C'est là que j'en viens à quelque chose qui n'a jamais été dit dans cet hémicycle, à ma connaissance : les énergies fossiles se raréfient, mais certains minéraux et métalloïdes se raréfient également.

M. Philippe Tourtelier. Je l'avais dit !

M. Yves Cochet. Pardon. Alors vous avez été le premier à le dire ! (Sourires.)

Il faut leur consacrer quelques instants, puisque les technologies que l'on appelle vertes, ou propres, utilisent beaucoup de ces métaux de plus en plus rares, comme ceux que l'on appelle les « terres rares ».

Je prends quelques exemples. Nous aimons tous l'énergie photovoltaïque ; c'est une bonne technologie, que nous voulons développer. Mais pour la faire fonctionner, il faut du cadmium, du tellure, de l'indium, du gallium, du germanium et du silicium. Or nous dépendons d'un stock initial de ces métaux ou métalloïdes : ils sont donc en voie de raréfaction – il y a des pics de métaux comme il y a un pic pétrolier.

De plus, certains – les « terres rares » – sont plus rares encore que ceux que je viens de citer. Ainsi, notre pays dépend en totalité d'autres pays pour s'approvisionner en gallium et en indium, et à 80 % pour le germanium. Nous dépendons ainsi de l'Afrique, de la Chine ou de la Russie.

En ce qui concerne les ampoules à basse consommation, des terres rares comme le cérium, le lanthane et l'europium sont nécessaires. Ces ampoules sont évidemment meilleures que les ampoules à incandescence – cinq fois meilleures, du point de vue des économies d'énergie. Mais elles demandent des éléments chimiques très rares.

Si l'on pense aux éoliennes – que nous aimons tous, y compris le président de la commission des affaires économiques...

M. François Brottes. Le président Éollier ! (Sourires.)

M. Yves Cochet. C'est très drôle, monsieur Brottes.

Les éoliennes, pour faire fonctionner les aimants qui produisent fabriquent l'électricité grâce aux pales qui tournent, exigent du néodyme – une terre rare.

Bref, les économies d'énergie, c'est très bien ; l'efficacité énergétique, c'est encore mieux ; mais pour ce qui concerne les énergies renouvelables, nous aurons peut-être un problème de raréfaction de certains éléments chimiques – surtout si nous ne sommes pas seuls à vouloir le faire, mais que nous sommes par exemple rejoints par les États-Unis du président Obama. Actuellement, la Chine produit plus de 97 % des terres rares dont nous avons besoin.

En voulant nous rendre moins dépendants du pétrole du Moyen-Orient, nous serons peut-être un jour plus dépendants d'autres pays extérieurs à l'Union européenne.

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

M. Alain Marc. Dans cet article, la nation met tout en œuvre pour encourager la sobriété énergétique ; des mécanismes incitatifs seront mis en place. Je souhaite personnellement, même si la publicité que pourraient en faire certains concepteurs de produits plus économes en utilisant cette thématique est louable, que la sobriété énergétique soit évaluée.

Je crains que, rapidement, si nous n'y prenons garde, un flot d'informations plus ou moins vérifiées ne perturbe le consommateur, voire l'induisse en erreur.

Je ne fais pas ici de procès d'intention aux concepteurs de produits. Mais je souhaite que ceux-ci fassent l'objet d'une évaluation de qualité, vérifiable et incontestable.

Mme la présidente. Nous en arrivons aux amendements à l'article 16.

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 266.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Cet amendement vise à ajouter un nouvel alinéa avant l'alinéa 1 : à chaque fois que nous examinons un nouveau chapitre, il y a quelques alinéas de principes, de grandes orientations, et c'est tout à fait normal.

Dans la continuité des propos que je tenais il y a quelques instants, je propose de souligner par ce nouvel alinéa que la politique énergétique de la France est d'abord axée sur ce que l'on peut appeler la réduction des contraintes. Pour diminuer les contraintes, il ne suffira pas de passer des énergies fossiles aux énergies renouvelables ! Je viens d'évoquer quelques-unes de ces contraintes : elles sont rarement évoquées, mais elles n'en existent pas moins !

La seule manière de diminuer les contraintes – il en va de même, d'ailleurs, pour l'uranium et le nucléaire, mais cela nous entraînerait trop loin – est de se donner comme priorité absolue la sobriété et l'efficacité énergétiques.

Je ne vous donne que quelques indications, vous trouverez plus de détails dans ce qu'on appelle le scénario *negaWatt* – *negawatt.org* est un site bien connu de ceux qui s'intéressent à la sobriété et à l'efficacité énergétiques. Ainsi, on peut assez facilement, avec quelques investissements, mais peut-être moins que pour reconstruire des infrastructures, même d'énergies renouvelables, diminuer par deux la consommation électrique de notre pays, en suivant par exemple le scénario *negaWatt*.

Je souhaite que cet amendement principal, qui précise les priorités, soit adopté.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. L'avis est défavorable.

Vous réclamez la mise en place d'une politique énergétique, mais celle-ci existe déjà, vous le savez pertinemment, elle a été définie dans le cadre de la loi de programme fixant les orien-

tations de la politique énergétique de 2005. Que cette politique ne vous convienne pas, c'est autre chose, mais elle existe. J'ajoute qu'elle est rappelée dans le cadre de la loi Grenelle avec l'objectif des « trois fois vingt ».

Par ailleurs, vous défendez la nécessité de diminuer les consommations. C'est exactement l'objectif que fixe la première phrase de l'article 16. Vous avez donc, là aussi, satisfaction.

Enfin, vous faites allusion au nucléaire. Vous savez que nous ne partageons pas le même point de vue.

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Même avis que la commission, la politique énergétique étant fixée par la loi. Par ailleurs, le texte du Grenelle est très clair sur la priorité première donnée à la réduction des consommations d'énergie.

(L'amendement n° 266 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 267.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. J'ai entendu Mme la ministre et d'autres membres du Gouvernement, et même le rapporteur et le président de la commission, dire que pour développer les énergies renouvelables, nous allons construire des centrales. M. le ministre d'État a évoqué un projet de grande centrale d'énergie renouvelable, mais on ne sait pas très bien de quoi il s'agit : du photovoltaïque, peut-être, quelques fermes éoliennes, *off shore* s'il le faut...

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

M. Yves Cochet. Pourquoi pas ? Cela n'ennuie personne.

Mais j'observe que c'est toujours l'esprit colbertiste, jacobin, napoléonien, pour ne pas dire parisien, qui règne : on veut tout centraliser. L'Île-de-France a beaucoup plus de richesses que son territoire ne peut en supporter mais son empreinte écologique est considérable, elle ne peut pas vivre que sur les ressources de son propre territoire, elle est obligée d'importer des richesses considérables provenant non seulement des autres régions françaises mais également de tous les pays du monde. Ce n'est pas comme cela qu'on assurera un bon développement durable.

J'en viens à mon amendement. En matière d'énergies renouvelables, il faut penser à la décentralisation. Quel est le maillage le plus fin ? La maison, l'appartement, le quartier, le village, le champ, la commune. On ne va pas refaire des centrales, qui sont beaucoup plus sensibles aux aléas climatiques. Un amendement nous sera proposé tout à l'heure qui propose que les éoliennes de moins de 36 kilowatts de puissance ne puissent pas échapper au schéma régional. C'est dommage parce que, du coup, les particuliers, les copropriétaires d'un immeuble ou un quartier ne pourront pas installer de petites éoliennes. Les antennes de télévision n'ont jamais choqué personne, alors que les râtaux sur les toits sont parfois assez affreux. Les petites éoliennes se développent d'ailleurs en Grande-Bretagne, mais nous, nous les interdirions en France, à cause de notre esprit centralisateur.

Je plaide pour une vision décentralisée de ce modèle de production et de consommation énergétiques. Vous n'arriverez pas, avec les énergies renouvelables, à faire comme avec

les fossiles ou le nucléaire. Non seulement il faut procéder à un changement de technologies et de sources d'énergie, mais il faut également penser à un autre aménagement du territoire. Si on ne le fait pas à l'échelon le plus petit du territoire, on n'y arrivera pas.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Cet amendement est satisfait – dans son texte du moins, M. Cochet s'étant un peu égaré dans la présentation – puisqu'il fait référence à la nécessité de s'adosser aux réseaux et que l'adaptation des réseaux figure précisément à l'alinéa 9 de l'article 17.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

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

M. Philippe Tourtelier. Je soutiens cet amendement qui me paraît extrêmement important. Ce ne sont pas les trois lignes qui sont citées sur l'adaptation des réseaux qui peuvent suffire.

M. Christian Jacob, rapporteur. L'amendement, lui, fait deux lignes !

M. Philippe Tourtelier. Certes, le discours du président de RTE va dans ce sens-là, mais il faut insister, comme l'a fait Yves Cochet, sur le changement culturel qui doit accompagner le mouvement. Or on voit bien que ce changement culturel n'est pas en route, même localement.

Pourquoi l'installation du solaire ou des éoliennes se fait-elle difficilement ? Parce qu'on ne parle que de centrales, locales peut-être mais centrales quand même. Qu'a-t-on fait depuis trente ans ? On a réalisé la décentralisation politique, la décentralisation des médias, la décentralisation de l'informatique grâce aux micro-ordinateurs. Pourquoi les micro-ordinateurs ont-ils été inventés ? Pour renforcer les échanges parce qu'un système centralisé d'informatique était très vulnérable, comme l'est notre système très centralisé de distribution d'énergie.

M. Yves Cochet. Exactement !

M. Philippe Tourtelier. La révolution culturelle est attendue par nos concitoyens. La demande de responsabilisation individuelle et collective grandit, en réponse à une perception de plus en plus nette des problèmes planétaires. Individuellement, nos concitoyens sont prêts à faire des efforts, à condition qu'on leur donne des outils, et le mouvement peut s'étendre après jusqu'aux différents niveaux de collectivités.

Je connais une école – vous en connaissez aussi certainement car cela se fait de plus en plus – où tous les matins, les élèves vont voir quelle est la proportion d'électricité dépensée par rapport à la quantité d'électricité fournie par les panneaux solaires.

M. Yves Cochet. C'est à Langouët !

M. Philippe Tourtelier. En effet. C'est très pédagogique.

Je résume : le changement culturel est nécessaire, d'abord, pour accentuer la responsabilité individuelle et collective – et il y a une demande sociale dans ce sens –, ensuite, pour assurer à terme notre sécurité énergétique. On n'insistera jamais assez là-dessus. Voilà pourquoi je soutiens l'amendement d'Yves Cochet.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Ce n'est pas cela, l'amendement de M. Cochet !

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

M. Serge Grouard. Je comprends parfaitement la logique sous-tendue par cet amendement. Cependant, je pense que, tel qu'il est rédigé, il serait extrêmement difficile à mettre en œuvre, voire parfois impossible.

Je prends juste un exemple, le chauffage urbain. Dans la ville, une délégation de service public attribue ce chauffage urbain, avec un chauffage central. Si vous prévoyez des dérogations avec des systèmes décentralisés à l'intérieur de cette centralisation, comment faites-vous, concrètement? Il faut que, dans votre DSP, vous proposiez ces dérogations, auquel cas vous risquez de fragiliser, voire de rendre impossible l'économie générale de la délégation de service public et je ne suis pas sûr que, même en termes de bilan écologique global, ce soit véritablement pertinent – il faudrait étudier très finement ce bilan écologique global à travers quelques cas.

À l'inverse, je pense que la logique de centralisation au niveau de nos villes est relativement pertinente pour éviter que chacun fasse comme il veut. C'est au niveau de la chaufferie centrale que se pose la question de savoir quelle énergie nous devons utiliser.

M. Philippe Tourtelier. Mais ce n'est pas contradictoire.

M. Serge Grouard. Je crains que si.

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

M. Serge Poignant. Je crois surtout que cet amendement est inutile parce que l'un n'empêche pas l'autre. Dans certains domaines, il faut une centralisation tandis que, dans d'autres, l'organisation peut se faire, je suis d'accord, au niveau local. Quand on parle de toit solaire, de géothermie, de pompe à chaleur, évidemment, on agit à un niveau décentralisé. Il ne faut pas rester obnubilé par les questions de centralisation ou de décentralisation, il faut regarder l'ensemble. Les énergies renouvelables, c'est un ensemble. C'est ce qui donne les résultats les plus efficaces qu'il faut utiliser, ou par la centralisation ou par la décentralisation.

(L'amendement n° 267 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 101.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

M. Philippe Tourtelier. Quand on lit, dans le texte du Sénat, « article 16 non modifié », on se doute qu'on va avoir une réponse de circonstance.

M. Christian Jacob, rapporteur. En effet.

M. Philippe Tourtelier. Cela fausse complètement le débat, en particulier sur des amendements de bon sens comme celui-là. J'espère qu'il sera repris dans le Grenelle 2 parce que donner la possibilité aux maires de réglementer l'utilisation des dispositifs publicitaires et des enseignes lumineuses afin de réduire leurs consommations et leurs nuisances me paraît aller de soi. Ce n'est pas une obligation, c'est une possibilité qu'on donne aux maires. Si cette proposition est acceptée tout de suite, c'est tant mieux, sinon il faut l'inscrire dans le Grenelle 2.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Deux éléments de réponse.

D'une part, ce sujet relève plutôt du Grenelle 2, il fait d'ailleurs l'objet d'une mission conduite par le sénateur Ambroise Dupont.

D'autre part, les maires qui le souhaitent ont déjà la possibilité de réglementer. Moi-même, dans ma ville je réglemente sans aucune difficulté sur ces sujets. L'article L.581-9 du code de l'environnement dispose que « L'installation des dispositifs

de publicité lumineuse autres que ceux qui supportent des affiches éclairées par projection ou par transparence est soumise à l'autorisation du maire. »

M. Serge Grouard. Bien sûr!

M. Christian Jacob, rapporteur. Cela veut dire que pour tout ce qui concerne les enseignes lumineuses clignotantes, on peut réglementer, si on veut.

M. Philippe Tourtelier. Et qu'en est-il de l'exception?

M. Serge Grouard. C'est sur le domaine public!

M. Christian Jacob, rapporteur. Pour ces raisons, la commission a donné un avis défavorable.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Monsieur le député, le Gouvernement partage à 200 % votre objectif. D'ailleurs, dans le Grenelle dit 1, l'article 36 prévoit déjà qu'on puisse réglementer les lumières artificielles.

M. Philippe Tourtelier. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 101 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 102.

La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. L'amendement n° 102 concerne l'alinéa 4 de l'article 16, dont j'assume avec mes collègues une bonne partie de la rédaction en première lecture – c'était une époque où le rapporteur était bien disposé.

M. Christian Jacob, rapporteur. Je le suis toujours.

M. François Brottes. Cela me rassure.

Comme vous le savez, une réflexion a été lancée par le Premier ministre sur la suite de ce que l'on appelle les tarifs réglementés. La commission Champsaur, à laquelle nous avons participé avec mon collègue Lenoir, a travaillé sur le prolongement ou non de ces tarifs réglementés. Nous avons pu nous rendre compte, lors de ces travaux, que la compatibilité avec les règles européennes portait surtout sur les règles de concurrence et assez peu sur les objectifs de réduction de la consommation d'énergie. Nous sommes donc à la recherche, tous ensemble, de mécanismes qui encouragent, et les industriels et les ménages, à diminuer leur consommation d'énergie.

Pour autant, c'est un bien vital et nous sommes confrontés à la question du pouvoir d'achat. On ne peut pas, quoi qu'en pensent certains, toujours augmenter les prix, parce que les gens finissent par ne plus se chauffer et par ne plus se laver, ainsi que nous l'avons vu ces derniers temps.

Puisque nous discutons d'un texte qui fixe des objectifs, je souhaite que nous proposons un cadre pour organiser de façon plus normative, dans un texte qui, lui, serait plus spécifiquement consacré à l'énergie, la survie ou non des tarifs réglementés.

L'idée est assez simple: si les tarifs réglementés étaient maintenus pour les ménages, hypothèse d'école conforme aux conclusions de la commission Champsaur, il ne faudrait pas que ces tarifs réglementés soient à un tarif moyen unique parce que ce ne serait pas vertueux du tout par rapport à la consommation des ménages.

Je vous propose donc qu'il y ait un tarif de base pour une consommation de base qui soit à un tarif donné, réglementé, et que, lorsque les gens exagèrent, dépassent cette consommation de base et ont une consommation de confort, il y ait un mécanisme de coûts plus élevés de l'énergie de façon que la

vertu soit au rendez-vous de l'organisation, autrement dit que la sobriété en matière de consommation d'énergie soit guidée, pour ne pas dire téléguidée, par les tarifs.

Mais pour cela il faut poser quelques principes et quelques objectifs. Le but de cet amendement est de prévoir un cadre à partir duquel on pourra organiser des tarifs réglementés « à deux vitesses, » avec un tarif de base et un second tarif, peut-être le tarif du marché, lorsqu'il s'agit de consommation de confort.

J'espère avoir été clair dans mon exposé. Je conçois que les choses semblent un peu compliquées, mais si le problème du pouvoir d'achat nous amène à proposer un tarif accessible à tous, nous devons, dans le même temps, encourager les économies d'énergie. Ainsi, c'est la vertu frappée au coin du bon sens qui a dicté cet amendement, pour citer une expression qu'utilise le rapporteur quand il est bien disposé. (*Sourires.*)

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Il faut croire que je le suis toujours, monsieur Brottes, puisque, en seconde lecture comme pendant la première, un tiers des amendements adoptés émane de l'opposition, ce qui est considérable.

Pour ce qui est des tarifs réglementés, l'argumentation que vous venez de développer aurait pu être la mienne. Dans ce domaine, cependant, il faut attendre les propositions de la commission Champsaur, qui nous parviendront à l'automne.

Par ailleurs, le cas des personnes les plus fragiles a été pris en compte dans l'article 2, dont l'alinéa 5 dispose que : « le programme d'économies d'énergie dans le secteur du logement comprendra des actions ciblées de lutte contre la précarité énergétique. »

Je pense donc que l'amendement est satisfait à double titre.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Il ne saurait y avoir contradiction entre ces deux enjeux que sont l'économie d'énergie et la lutte contre la précarité énergétique. Depuis l'augmentation des tarifs, les dépenses d'énergie du premier quintile de la population ont augmenté, passant de 10 à 15 % du revenu. C'est pourquoi votre objectif est aussi le vôtre, monsieur Brottes.

M. le rapporteur a souligné à juste titre qu'il a été intégré à la loi. Cependant, avant de prendre des décisions en matière de tarifs réglementés, il faut attendre les conclusions de la commission Champsaur.

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

M. François Brottes. Nous les connaissons déjà !

M. Christian Jacob, rapporteur. En effet, mais elles n'ont pas pu être prises en compte dans le texte.

M. François Brottes. Il importe désormais de savoir ce que le Gouvernement en retiendra. Je n'insiste pas sur cet amendement, car la discussion ne laisse pas espérer d'issue. Le rapporteur l'avait d'ailleurs indiqué en commission.

Quoi qu'il en soit, je prends date. Mon propos n'est pas de stigmatiser certaines personnes en instituant un tarif social, mais de faire admettre que chacun, quel que soit son revenu, doit pouvoir disposer d'une consommation minimale, puisque l'énergie est un bien de première nécessité. Mon but n'est pas de faire du social, mais de faire reconnaître l'existence d'un usage social de l'énergie, qui concerne aussi

bien les pauvres que les riches. L'important est d'éviter tout gaspillage, ce qui est conforme tant à l'esprit du Grenelle de l'environnement qu'aux enjeux européens.

Il aurait été bon que ce principe figure dans Grenelle car la pensée collective, sinon unique, qui se focalise aujourd'hui sur les règles de concurrence, a encore du mal à intégrer l'objectif de sobriété énergétique. Or les deux éléments doivent être également pris en compte si l'on veut organiser la tarification, en prenant pour objectif cadre de limer les pointes de consommation.

En attendant, pour remercier le rapporteur de l'accueil bienveillant qu'il réserve à nos amendements (*Sourires*), je retire celui-ci, ainsi que l'amendement n° 103.

Mme la présidente. Je suis en effet saisie d'un amendement n° 103.

(*Les amendements nos 102 et 103 sont retirés.*)

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

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Il me semble important d'ajouter une précision. La majorité se bat avec conviction pour préserver l'existence des tarifs réglementés et permettre aux plus démunis de faire face aux dépenses couvrant des besoins de consommation normaux.

Elle a d'ailleurs tenté d'aller encore plus loin dans ce domaine, et vous y avez contribué, monsieur Brottes, au même titre que M. Poignant et M. Lenoir. Le combat, qui dépasse le Grenelle 1 est donc loin d'être achevé. Je vous donne d'ailleurs rendez-vous le 30 juin, à la réunion de la commission, qui se déroulera en présence de M. Champsaur. Vous aurez alors tout loisir de l'interroger. Ses attentes et les nôtres sont identiques, et je n'imagine pas un instant que le Gouvernement refuse de les satisfaire. L'article 2 est suffisamment clair sur ce point.

Pour l'heure, je vous remercie d'avoir retiré votre amendement. Il ne faut pas laisser penser qu'il y ait la moindre divergence entre nous sur un objectif qui transcende les divergences politiques.

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 105.

La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Cet amendement traite d'un sujet que nous avons évoqué à plusieurs reprises, notamment lors de l'examen du projet de loi de mobilisation pour le logement ou du Grenelle de l'environnement.

Parce que le pouvoir d'achat tend à se réduire, que, sur certaines parties du territoire, il est difficile de trouver un logement et que les charges, qui s'ajoutent au montant du loyer, empêchent certains de nos concitoyens de se loger, nous proposons de favoriser la colocation dans le parc social, où, pour l'instant, seule la sous-location est admise.

Quand une personne occupe un appartement qui s'avère trop grand, par exemple parce que ses enfants ont quitté le foyer, il devrait être possible de partager un appartement, de façon à diviser le montant des charges. Cette mesure irait dans le sens d'un usage vertueux de l'énergie, car la consommation dépend de la surface d'un appartement plus que du nombre de personnes qui y vivent.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement. Sur proposition de Mme Labrette-Ménager, une partie du chemin a été faite, dans le cadre de la loi de mobilisation sur le logement, en faveur du public le plus fragile: les étudiants, les apprentis ou ceux qui effectuent un contrat de professionnalisation. Il serait malvenu de rouvrir le dossier quelques semaines après l'adoption de ce texte. Il faudra sans doute trouver un cadre juridique adapté afin d'aller plus loin.

(L'amendement n° 105, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 268. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il est défendu.

(L'amendement n° 268, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 269. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Bien que le temps soit de plus en plus doux, j'ai encore pu constater hier soir que des terrasses de restaurants ou de café sont chauffées par des braseros à gaz ou des radiateurs électriques. Quelle horreur!

Je n'ai rien contre la convivialité des terrasses ni contre nos amis des bistrotts ou des restaurants. Cependant, à l'heure où nous plaidons pour les économies d'énergie et combattons le gaspillage, nous sommes le seul pays d'Europe – Scandinavie comprise – où se multiplient ce qu'on pourrait appeler des appareils de « chauffage urbain » puisqu'ils chauffent essentiellement la rue et l'atmosphère. Sait-on ce que représente un tel gaspillage? Il a été calculé qu'un gros réchaud à gaz brûle un kilogramme de propane à l'heure et rejette environ dans le même temps trois kilogrammes de dioxyde de carbone. Un parasol radiateur tournant à plein régime peut ainsi vider jusqu'à une bonbonne de gaz par jour.

Leur utilisation est en totale contradiction avec la politique de maîtrise de l'énergie et de lutte contre le changement climatique. Elle s'oppose aussi à la charte de l'environnement de 2004, qui proclame que « toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement » et que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. » Chacun peut continuer à se désaltérer et à se restaurer en terrasse, pourvu que ce ne soit pas dans des conditions aussi scandaleuses sur le plan de l'énergie.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Les maires ont toute possibilité d'intervenir dans ce domaine. Quand ils délivrent une autorisation de terrasse, ils peuvent l'assortir du règlement qu'ils souhaitent, notamment en matière de mobilier. Laissez les maires respirer et décider du mode d'urbanisme qu'ils veulent promouvoir! Pour ma part, j'ai imposé dans ma commune une réglementation très stricte pour l'ouverture des terrasses.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. M. le rapporteur a raison: le maire a compétence pour intervenir. Cela dit, je partage votre objectif, monsieur Cochet. D'ailleurs, l'article 16 prévoit, au premier alinéa, que l'on pourra prendre des dispositions pour adapter ou retirer les appareils qui consomment le plus d'énergie.

J'ajoute que l'amendement est trop détaillé pour trouver sa place dans une loi de programme. Vous l'avez reconnu vous-même lors de la première lecture.

(L'amendement n° 269 n'est pas adopté.)

(L'article 16 est adopté.)

Mme la présidente. Nous abordons l'article 17.

Article 17

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Reiss, premier orateur inscrit sur l'article.

M. Frédéric Reiss. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, mon intervention vise à appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de mettre en place une revalorisation de la rémunération de l'énergie géothermique.

Il y a un an, le Premier ministre et le ministre d'État ont visité un site de géothermie sèche profonde à Soultz-sous-forêts-Kutzenhausen, en Alsace du nord, que je vous invite, madame la secrétaire d'État, à découvrir à votre tour. Ce projet né d'un accord franco-allemand signé en 1987 pour développer une nouvelle technologie vient de déboucher sur la production d'électricité.

Pour l'instant, les premiers kilowattheures d'origine géothermique sont rémunérés à hauteur de 12,5 centimes d'euro. Ce prix est très faible comparé à celui qu'on pratique à l'étranger dans des installations semblables. Mais surtout, il se situe sous le seuil de rentabilité estimé aujourd'hui à 18 centimes par kilowattheure. Seule une rémunération de l'ordre de 20 centimes permettrait de développer, comme le fait l'Allemagne, cette filière particulièrement prometteuse en Alsace. À titre d'information, le tarif pratiqué par nos voisins oscille entre 24 à 27 centimes d'euro.

Pour résoudre le problème, le Grenelle de l'environnement prévoit le relèvement du tarif de rachat. Malheureusement, à ce jour, aucune mesure d'application concrète n'est venue répondre à cet objectif pourtant clairement affirmé. Sans doute en reparlerons-nous pendant le Grenelle 2.

Je conclurai en évoquant la filière méthanisation. Il s'agit d'une technologie prometteuse qui n'existe en France qu'à l'état embryonnaire. La complexité des démarches administratives nécessaires et la multiplicité des interlocuteurs impliqués freinent en effet son développement. La transposition en France de systèmes existant dans d'autres pays de l'Union européenne permettrait de simplifier le montage des projets et de raccourcir les délais de réalisation. Le choix d'un guichet unique pour délivrer le permis de construire et l'autorisation d'exploitation constitue sans doute un exemple à suivre.

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

M. Alain Marc. Madame la secrétaire d'État, nous nous réjouissons des fortes incitations en faveur des énergies renouvelables, prévues à l'article 17.

J'attire toutefois votre attention sur la taxe professionnelle, dont le pouvoir incitatif est grand sur les décisions des conseils municipaux. Ce qui vaut pour l'éolien vaut aussi pour le photovoltaïque. Lorsque la réforme de la taxe professionnelle aura été mise en place, il faudra réfléchir à une aide pérenne pour nos collectivités qui s'engagent dans de tels investissements, sous peine de voir l'attractivité de ces derniers diminuer fortement.

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne, dernier orateur inscrit sur l'article 17.

M. André Chassaigne. La question du captage et du stockage du CO₂, que nous avons déjà abordée en commission, est d'actualité comme vous avez pu le constater en lisant l'article consacré à ce sujet dans le journal *Le Monde* daté d'aujourd'hui.

Monsieur le rapporteur, avec les membres de la commission, vous avez accepté un amendement que nous avons déposé, visant à ce que toute nouvelle centrale à charbon comporte, « au stade de son projet de construction, et avant son entrée en fonction », un dispositif opérationnel de captage de dioxyde de carbone. Il s'agit d'une avancée importante : tant que cette condition ne sera pas remplie, il ne pourra pas y avoir de nouvelle centrale à charbon.

Divers dispositifs de captage font actuellement l'objet d'expériences. Je vous renvoie à la lecture de l'intéressant article du *Monde*. Il existe des procédés de postcombustion, de précombustion, d'oxycombustion. Mais que faire du CO₂ capté si nous ne pouvons pas mettre en place un système de séquestration ? En effet, si nous avons pu obtenir l'installation d'un dispositif de captage avant l'entrée en fonction d'une centrale, le projet de loi continue d'accorder un « délai » pour l'équipement en dispositifs de stockage et le transport du dioxyde de carbone – à mon sens il faudrait d'ailleurs placer le transport avant le stockage. Il me semble que cela pose un problème. Madame la secrétaire d'État, nous aimerions connaître votre sentiment à ce sujet.

Du charbon a été trouvé sur certains territoires, je pense en particulier à la Nièvre, où l'attente est forte. Il est bien clair que ce charbon ne pourra être exploité pour la production électrique que si sont résolus les problèmes du captage, du transport et du stockage. Si le coût du captage est d'environ 40 euros par tonne, celui du transport de 2 euros par tonne et celui du stockage de 10 euros, ces dépenses présentent un intérêt dans le cadre de la réflexion que nous menons.

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 227.

La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. En ajoutant l'aérothermie et l'hydrothermie à la géothermie, cet amendement vise à compléter la définition des sources d'énergie renouvelable pour la mettre en conformité avec celle retenue par les directives européennes.

(L'amendement n° 227, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. André Chassaigne pour soutenir l'amendement n° 351.

M. André Chassaigne. Il est défendu.

(L'amendement n° 351, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 352.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement traite de la même question de vocabulaire que l'amendement n° 351. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi il n'a pas été retenu.

« Fraction biodégradable », cela veut tout dire et ne rien dire. Les bouteilles plastiques sont peut-être biodégradables, mais sur quatre mille ans ! Il nous a semblé préférable de parler de « matière organique ».

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement car il existe des normes françaises et européennes très précises concernant la biodégradabilité, qui est définie selon les produits.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis.

M. André Chassaigne. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 352 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet, pour défendre l'amendement n° 270.

M. Yves Cochet. Il est défendu.

(L'amendement n° 270, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 106.

La parole est à Mme Pascale Got.

Mme Pascale Got. Il s'agit d'un amendement de bon sens qui complète l'alinéa 4 par les mots : « ou de réduire la production d'énergie non renouvelable en favorisant les économies d'énergie ».

Je crois en effet que nous pouvons être plus volontaristes dans notre démarche visant à limiter notre dépendance par rapport aux énergies fossiles. Les économies d'énergie ont montré qu'elles avaient un impact non négligeable.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. L'avis défavorable de la commission porte plus sur la forme que sur le fond de l'amendement.

En effet, madame Got, vous introduisez dans le même amendement les économies d'énergie et les énergies renouvelables, alors que les premières sont traitées dans l'article 16 du projet de loi et les secondes dans l'article 17.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Si, d'ici à 2020, nous voulons porter à 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation finale, et augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole la production annuelle de ces énergies, nous devons réduire de 20 % notre consommation énergétique. Les économies d'énergie sont donc d'ores et déjà intégrées dans nos objectifs.

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

M. Philippe Tourtelier. Dans ce cas, madame la secrétaire d'État, rien n'empêche de l'écrire. Seulement, je crois que vous ne voulez surtout pas que nous touchions au II de l'article 17.

M. Christian Jacob, rapporteur. Vous vous trompez !

(L'amendement n° 106 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements n° 271, 272 et 273.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Je défendrai ces trois amendements qui se succèdent mais je me contenterai de m'exprimer sur le premier.

Il porte sur un non-dit, ou plutôt sur la décision autoritaire de ne pas parler du nucléaire dans le Grenelle de l'environnement. Évidemment, je regrette cette situation car s'il y a une activité qui n'est pas écologique et qui présente de nombreux inconvénients, c'est bien le nucléaire.

Les risques d'accident, les problèmes de gestion à long terme des déchets de haute activité et à vie longue, le coût réel du kilowattheure actuellement notoirement sous-évalué ou les risques de prolifération, comme nous le montre depuis quelque temps l'actualité iranienne, sont autant de problèmes.

J'ajouterai un argument qui devrait emporter l'adhésion de tous. Pour qu'une société utilise massivement le nucléaire, comme c'est le cas en France qui en tire 80 % de son électricité, il lui faut trois qualités.

Il faut d'abord qu'elle soit technologique : le Zimbabwe ne produira pas de nucléaire parce qu'il ne dispose pas en nombre suffisant des écoles d'ingénieurs, des infrastructures et des techniciens nécessaires. Il faut ensuite que cette société soit démocratique ; c'est pourquoi nous avons beaucoup de réticences pour que le nucléaire même civil puisse s'installer en Iran. Il faut enfin que cette société soit stable.

En effet, la durée de vie d'un EPR est de soixante ans, mais il faut dix ans pour prendre une décision et le construire, et sans doute plusieurs décennies pour le démanteler. Lorsque vous construisez un seul réacteur EPR, nous en prenons pour un siècle ! À Flamanville et bientôt à Penly, selon le Président de la République, nous en prenons donc pour tout le XXI^e siècle. C'est dément !

Il faut vraiment être atteint de naïveté anthropologique, et être un très mauvais historien pour parier ainsi sur la bonté humaine. En réalité, même en ce qui concerne la France et l'espace européen, rien ne garantit que les sociétés soient durant un siècle à la fois démocratiques, stables et technologiques. Il suffit de regarder un siècle en arrière et de constater combien l'Europe a pu se déchirer, par exemple entre 1914 et 1918, entre 1939 et 1945. Que serions-nous aujourd'hui si, à l'époque, le nucléaire avait existé ? Parier aujourd'hui, de façon angélique, que l'espèce humaine, dont nous connaissons bien, hélas, tous les défauts, pourra gérer le nucléaire pendant plus d'un siècle en s'organisant en sociétés qui resteraient stables, démocratiques et technologiques, c'est insensé au regard de l'histoire et de la raison.

Cet argument n'est ni technologique ni scientifique mais, bien au-delà de tous problèmes que pose le nucléaire, il montre que ce dernier ne peut constituer un choix de société valide – alors que les énergies renouvelables ne peuvent être détournées à des fins létales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n^{os} 271, 272 et 273 ?

M. Christian Jacob, rapporteur. Il ne serait pas sérieux aujourd'hui de s'engager vers une sortie du nucléaire.

M. Yves Cochet. C'est pourtant ce que font les Allemands !

M. Christian Jacob, rapporteur. Il ne s'agit pas de dire que nous en resterons toujours à ce type d'énergie et que nous ne passerons pas à autre chose. Seulement, ce n'est pas d'actualité.

Par ailleurs, le nucléaire nous permet aujourd'hui de disposer d'une énergie dont les émissions de gaz à effet de serre sont plus faibles que celles de nos voisins allemands et européens. Nous pouvons chaque jour nous féliciter d'avoir fait ce choix du nucléaire.

Monsieur Cochet, la commission a rejeté ces amendements et vous savez pertinemment qu'une très grande majorité de l'hémicycle partage notre position.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Monsieur Cochet, vous avez affirmé que le choix de poursuivre dans la voie du nucléaire résultait d'une décision autoritaire.

Le 21 mai 2007, lorsque le Président de la République a ouvert le Grenelle de l'environnement en réunissant les associations, il a clairement annoncé, d'une part, que le débat était ouvert sur le sujet et, d'autre part, qu'il entendait poursuivre la politique nucléaire française. C'était une condition de base, et toutes les associations présentes autour de la table ont accepté de négocier à partir de celle-ci.

Le climat est la priorité absolue du Gouvernement. Lors du lancement du Grenelle, trois priorités étaient affirmées, avant que les groupes de travail n'en ajoutent d'autres : le climat, la biodiversité et la santé environnementale. Pour ce qui concerne le climat, même le GIEC n'exclut pas le nucléaire. La lutte contre le changement climatique passe en effet par la réduction des consommations et par le développement des énergies à faible émission de gaz à effet de serre. En France, nous ne faisons pas l'un ou l'autre : nous avons choisi le nucléaire plus les énergies renouvelables. Le Président de la République a d'ailleurs pris un engagement clair : lorsqu'un euro sera consacré au nucléaire, un euro sera consacré aux énergies renouvelables.

Le Gouvernement est défavorable à ces amendements.

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

M. Serge Poignant. J'approuve pleinement les propos de Mme la secrétaire d'État. Je rappelle à M. Cochet que la loi de programme de 2005 fixant les orientations de notre politique énergétique prévoit très clairement de diversifier notre bouquet énergétique en assurant, d'une part, le développement des énergies renouvelables et en maintenant, d'autre part, l'option nucléaire ouverte à l'horizon 2020.

M. Christian Jacob, rapporteur. Monsieur Poignant, il faut dire que ce projet de loi avait bénéficié du travail d'un excellent rapporteur !

M. Serge Poignant. Merci, monsieur le rapporteur.

(Les amendements n^{os} 271, 272 et 273, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 107.

La parole est à M. Philippe Tourtelier.

M. Philippe Tourtelier. Madame la secrétaire d'État, venez de rappeler l'engagement du Président de la République d'investir un euro dans les énergies renouvelables pour chaque euro investi dans le nucléaire. Vous n'aurez donc aucune peine à accepter cet amendement, puisqu'il prévoit que la part des dépenses publiques de recherche et développement consacrées à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables dans l'ensemble des dépenses de recherche et développement consacrées à l'énergie doivent atteindre au moins 40 % en 2012. Ce taux est en effet en deçà de celui qui a été fixé par le président.

Je n'ai pas de raison de douter de l'engagement de celui-ci, mais je constate tout de même, à la lecture du tableau qui figure dans l'exposé sommaire de mon amendement – et qui est tiré du rapport qu'avec Serge Poignant, nous avons rédigé sur l'application de la loi POPE – que la part des dépenses de recherche consacrées aux énergies fossiles – 18 % – ainsi qu'à

la fission et à la fusion nucléaires – 63 % – s'élève à 80 %, contre 13 % pour la part destinée aux énergies renouvelables – 5 % – et à l'efficacité énergétique : 8 %. La route risque donc d'être longue pour parvenir à l'égalité voulue par le Président de la République. Aussi souhaiterions-nous savoir, madame la secrétaire d'État, ce qu'il en est pour 2007 et 2008 : la répartition des dépenses est-elle très éloignée de celle qui est voulue par le président ?

En tout état de cause, il me semble que vous pouvez accepter notre amendement, qui paraît tout à fait raisonnable au regard de l'engagement présidentiel. Le rapporteur m'a déjà répondu que tout cela était prévu à l'article 19. Or, je l'ai relu et il ne comporte aucun pourcentage.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Relisez l'article 19, monsieur Tourtelier. On ne peut pas être plus clair : « L'effort national de recherche privilégiera les énergies renouvelables. » De surcroît, comme vous l'avez rappelé vous-même, l'engagement du Président de la République va plus loin que votre amendement.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Avant même que le président ait annoncé à Chambéry qu'il renforçait ses ambitions dans ce domaine, 1,168 milliard d'euros de crédits supplémentaires sur les quatre prochaines années ont été votés en faveur de la recherche dans les secteurs concernés par le Grenelle – c'est-à-dire l'énergie, les transports, la santé et la biodiversité –, dont 40 % sont consacrés aux ENR et aux nouvelles technologies de l'énergie, hors nucléaire. En revanche, je ne connais pas encore les chiffres définitifs qui prennent en compte le nouvel engagement du Président de la République.

(L'amendement n° 107 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 108.

La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

M. Jean-Paul Chanteguet. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 7 de l'article 17 par les mots : « et de l'autosuffisance alimentaire ». Il s'agit d'affirmer le principe de la primauté des cultures alimentaires, tout en recherchant la complémentarité entre les usages agricoles et industriels de la biomasse.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Votre amendement est en effet satisfait par l'article 28, qui dispose notamment : « La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon accentuée pour les décennies à venir. » Je vous propose donc de retirer votre amendement, monsieur Chanteguet.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je le retire.

(L'amendement n° 108 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 109.

La parole est à Mme Frédérique Massat.

Mme Frédérique Massat. Ce débat a déjà eu lieu en première lecture et en commission, mais il me paraît important, pour aller plus vite, que l'on hiérarchise les responsabilités des différentes collectivités. C'est pourquoi cet

amendement vise à insérer, après la première phrase de l'alinéa 8, la phrase suivante : « Les régions seront chefs de file. »

En effet, l'article 17 fait référence à un schéma régional des énergies renouvelables. Certes, c'est au Grenelle 2 qu'il reviendra d'organiser les responsabilités des uns et des autres. Mais le Grenelle est en chantier depuis plus de deux ans et nous ne savons toujours pas exactement quand l'Assemblée examinera le texte relatif au Grenelle 2. Afin de ne pas perdre davantage de temps, nous souhaitons que l'on précise, dès aujourd'hui, que les régions seront chefs de file, afin que les conseils régionaux – dont je rappelle qu'ils seront renouvelés en 2010 – puissent anticiper l'élaboration de ces schémas régionaux.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Madame Massat, la commission a émis un avis défavorable à votre amendement. En effet, l'alinéa 8 prévoit déjà, « dans chaque région, un schéma régional des énergies renouvelables ». Si l'on adoptait votre amendement, non seulement la rédaction de l'alinéa ne serait pas très heureuse, mais nous risquerions de créer une confusion. Comme vous l'avez dit vous-même, c'est le Grenelle 2 qui répartira les compétences au plan régional entre ce qui relève, d'une part, de l'État, donc des préfets de région, et, d'autre part, de la collectivité, c'est-à-dire des conseils régionaux. Aujourd'hui, rien n'empêche les conseils régionaux d'anticiper et de commencer à travailler, bien au contraire. Mais il est souhaitable qu'ils le fassent dans le cadre défini par la rédaction actuelle de l'alinéa 8. Au reste, que signifie : « les régions seront chefs de file » ? Encore une fois, votre amendement risque de créer une confusion, alors que l'expression « schéma régional » est claire et suffisante.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je tiens tout d'abord à vous rassurer, madame Massat : le projet de loi dit « Grenelle 2 » est actuellement discuté en commission au Sénat, qui a achevé aujourd'hui l'examen de son titre V.

En ce qui concerne votre amendement, nous avons souhaité mettre en place une collaboration entre le conseil régional et l'État, notamment pour les énergies renouvelables, car celles-ci, notamment les éoliennes et le photovoltaïque, seront ensuite intégrées au réseau national, ce qui suppose un travail de sécurisation et de renforcement du réseau. On ne peut donc pas séparer le travail mené par le conseil régional de celui qui est mené par l'État.

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

M. Serge Grouard. Compte tenu de l'exposé sommaire de l'amendement de Mme Massat, qui fait référence à une « hiérarchie des responsabilités », on est en droit de penser que cet amendement tendrait à imposer la tutelle d'une collectivité territoriale sur les autres, ce qui ne serait pas conforme au droit français.

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

M. Serge Letchimy. Madame la secrétaire d'État, j'appelle votre attention sur le fait qu'outre-mer nous avons une région monodépartementale. Il me paraît donc nécessaire que, dans le cadre du Grenelle 2, le chef de file soit clairement désigné.

(L'amendement n° 109 n'est pas adopté.)

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

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Il s'agit de préciser que toutes les énergies renouvelables doivent être intégrées au système du tarif d'achat.

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

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

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Cet amendement, qui peut paraître anodin, a trait aux petits aérogénérateurs et tend à rétablir une phrase qui a été supprimée par la commission lors d'une réunion qui s'est tenue il y a une quinzaine de jours.

J'ai déjà expliqué, ainsi que M. Tourtelier, combien la décentralisation des énergies renouvelables, dans le cadre d'un schéma global, présentait un grand intérêt. Il faut donc favoriser le développement du photovoltaïque et des éoliennes dans les quartiers, les maisons et les immeubles, y compris à Paris. C'est pourquoi nous souhaitons que ne soit pas exclue la possibilité pour les propriétaires de s'équiper en petits aérogénérateurs.

Je tiens d'ailleurs à mentionner les qualités propres de l'énergie éolienne, qu'il faut bien rappeler au moins une fois dans ce débat. L'éolien est une source d'énergie indéfiniment durable et propre. Elle ne nécessite aucun carburant et ne crée pas de gaz à effet de serre, donc moins encore que le nucléaire. Chaque mégawatt/heure d'électricité produit par une éolienne contribue à réduire de 0,8 à 0,9 tonne les émissions de CO₂ rejetées chaque année par la production d'électricité d'origine thermique.

Par ailleurs, dans les parcs d'éoliennes, celles-ci n'occupent que 2 % du sol, la surface restante étant donc disponible pour l'exploitation agricole. En effet, ces installations ne font pas peur aux vaches, par exemple.

M. Jean-Paul Chanteguet. Mais elles font peur aux chauves-souris !

M. Yves Cochet. Non, les chauves-souris les évitent grâce à leur radar.

J'ajoute que les propriétaires fonciers reçoivent un paiement – entre 1 500 et 2 000 euros par mégawatt installé – pour l'utilisation de leur terrain et que la possession d'aérogénérateurs permet aux gens de se sentir maîtres de leur énergie ; ils peuvent donc aimer leur éolienne ou leur champ photovoltaïque. Enfin, les éoliennes ne produisent pas de déchets toxiques ou radioactifs.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. Il ne s'agit pas pour la commission de s'opposer à l'éolien, mais simplement de maintenir que le petit éolien doit entrer dans le cadre des schémas.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

(L'amendement n° 275 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 353.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Défendu.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Défavorable. L'amendement est satisfait à l'alinéa 9.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

(L'amendement n° 353 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 354.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Cet amendement a trait au biogaz. Comme chacun sait, celui-ci est issu de la décomposition de matières organiques et peut être produit à partir de diverses sources : déchets organiques, boues de stations d'épuration, sous-produits de l'industrie du bois, de l'industrie agroalimentaire ou de l'agriculture.

Plusieurs valorisations du biogaz sont possibles. La première, qui consiste dans la production d'électricité injectée dans le réseau, bénéficie des tarifs prévus pour les énergies renouvelables.

En revanche, la seconde, qui consiste à utiliser le biogaz comme combustible par injection dans le réseau de gaz, pose problème. La commission a accepté un de nos amendements visant à prévoir des cahiers des charges adaptés.

En effet, en raison d'une carence, il n'était pas possible de faire cette injection prévue par l'article 1^{er} de la loi du 3 janvier 2003, transposant la directive gaz en droit français, en l'absence de décrets d'application et de précisions indispensables sur les cahiers des charges.

Une partie du chemin a été faite. Reste à introduire une obligation d'achat avec des tarifs réglementés pour ce biogaz qui pourra être injecté dans les réseaux de gaz naturel, à partir du 1^{er} janvier 2010 ou du moins quand les cahiers des charges seront écrits. Autrement dit, reste à faire en sorte que ce gaz puisse bénéficier des mêmes avantages que l'électricité d'origine renouvelable. Cette mesure permettrait d'aller jusqu'au bout de la démarche, et elle s'inscrit pleinement dans nos réflexions sur les outils susceptibles d'être mis en place dans le cadre de ce projet de loi.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. M. Chassaigne rappelle à juste titre que j'avais accepté l'un de ses amendements visant à contribuer à renforcer le soutien à l'injection de biogaz et à prévoir un cahier des charges adapté. Nous restons sur cette position.

En revanche, l'amendement présent entre trop dans le détail des modes de soutien à apporter. Objectivement, je pense que de telles mesures relèvent davantage du Grenelle 2, voire du domaine réglementaire, que du Grenelle 1. Nous n'avons pas adopté ce genre de dispositif pour les autres types d'énergies renouvelables.

Je vous propose donc de retirer cet amendement, sachant que nous avons bien retenu celui, essentiel, qui visait à renforcer les injections de biogaz.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Pour compléter l'intervention de M. le rapporteur, je souhaiterais rassurer M. Chassaigne sur un point : la partie soutien au biogaz utilisé comme chaleur est intégrée dans le cadre du fonds chaleur qui a été créé, qui est géré par l'ADEME et dispose quasiment d'un milliard d'euros pour les trois prochaines années. Dans les comités opérationnels, il avait été décidé

de pratiquer un tarif de 5 % inférieur à celui des autres formes d'énergie fossile, ce qui permet de soutenir le développement du biogaz comme source de chaleur.

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

M. André Chassaigne. Merci pour ces explications. Effectivement, je m'interrogeais sur la rédaction du début de l'alinéa 11 : « Le fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable contribue au soutien apporté, etc. » J'attendais une explication. Dans la mesure où vous l'avez donnée, je suis complètement satisfait. Je retire donc l'amendement n° 354.

M. Christian Jacob, rapporteur et **Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État.** Merci !

(L'amendement n° 354 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 276.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. D'abord, je m'étonne que dans un article 17 consacré aux énergies renouvelables, on ait vu apparaître au cours des différentes lectures de ce projet de loi un alinéa concernant les centrales à charbon.

Quel rapport avec l'article 17, qui est centré sur les énergies renouvelables ? On me répond qu'il s'agit d'éviter trop d'émissions de gaz à effet de serre. En effet, les centrales à charbon représentent le pire du pire en matière d'énergie carbonée ! Le charbon, c'est quasiment du carbone pur, alors que dans le pétrole ou le gaz on trouve un peu d'hydrogène. Le charbon, c'est extrêmement polluant.

Vous expliquez qu'il s'agit ainsi de limiter l'impact sur l'environnement, en essayant de capturer puis de séquestrer le carbone à l'intérieur. Je connais très sérieusement environ 500 projets de centrales à charbon nouvelles dans le monde. Hélas, seulement quatre ont prévu non pas d'avoir un dispositif opérationnel de captage et de stockage, mais d'être simplement « CCS ready », c'est-à-dire de réserver un emplacement de stockage. Ce dispositif, qui implique de doubler la surface, augmente de 30 % ou 40 % le coût d'investissement dans la centrale à charbon.

De plus, il n'est pas forcément possible de stocker sur place : les conditions géologiques doivent s'y prêter. Comme mon ami André Chassaigne l'a signalé tout à l'heure, *Le Monde* explique que la France fait des démonstrateurs, des pilotes, que sais-je encore. Ces dispositifs n'étant pas du tout opérationnels sur le plan industriel, inscrire dans une loi que des centrales à charbon pourront en disposer produit un effet terrible.

J'y vois l'influence de certains lobbies car il existe deux projets en France, l'un dans les Côtes d'Armor et l'autre en Bourgogne – où des gens savent se faire écouter et sont sans doute plus puissants que moi sur le plan financier, mais pas sur celui de la raison.

Je voudrais dire tout le mal que je pense d'une telle inscription dans la loi, alors que notre objectif est de diviser par quatre – il faudrait faire mieux – les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, et que le charbon est le pire émetteur. Le dispositif actuel de captage, de transport et de stockage n'est pas opérant. Autoriser d'éventuelles centrales à charbon « CCS ready » se fonde évidemment sur une illusion que je dénonce.

C'est pourquoi je propose la suppression de cet alinéa.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Monsieur Cochet, je ne peux vous suivre dans cette voie, puisque ce sujet a fait l'objet d'un travail important en commission, à l'initiative de M. Daniel Paul.

Au sein de la commission, nous avons trouvé un compromis. Il ne s'agit absolument pas d'assurer la promotion des centrales à charbon mais, au contraire, de leur demander de s'équiper d'un dispositif opérationnel de captage et de parvenir dans les meilleurs délais à l'installation d'un système de stockage. C'est un bon compromis pour des systèmes qui existent actuellement.

M. Yves Cochet. Cela n'existe pas !

M. Christian Jacob, rapporteur. En captage, si !

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je voudrais apporter quelques précisions. Premièrement, le GIEC estime que le captage et stockage de carbone pourrait permettre de réduire jusqu'à 15 % les émissions de gaz à effet de serre,...

M. Yves Cochet. Échappatoire !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. ... pas uniquement en France, évidemment, puisqu'il s'agit d'un enjeu mondial.

Deuxièmement, la France s'est pour sa part engagée à fermer 50 % des centrales à charbon avant 2015, dans le cadre de la programmation pluriannuelle des investissements.

Troisièmement, pour en revenir à la question que vous m'avez posée sur le captage et le stockage du carbone, diverses techniques sont expérimentées dans le cadre du fonds démonstrateur. Dès lors que le captage existe, le fonds démonstrateur envisage différentes formes de stockage : dans des sites déplétés ou dits aquifères. Le transport ne pose pas *a priori* de problème majeur.

Si quelques centrales à charbon sont maintenues – notre but est d'en faire un strict minimum afin de maintenir un équilibre et de disposer d'une forme de réserve en cas de problème –, il faut bien intégrer cette disposition obligatoire sur le captage. Ensuite, nous saurons faire le transport et le stockage en fonction des expérimentations qui sont menées dans le cadre du fonds démonstrateur.

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

M. André Chassaigne. Je voulais exprimer un point de vue différent de celui de mon collègue Yves Cochet. Cet échange montre que nous avons une conception différente de ce que l'on peut appeler le progrès et de notre capacité à agir sur des situations.

M. Bertrand Panher. La différence est de taille !

M. André Chassaigne. Nous connaissons tous les effets absolument négatifs du charbon en termes d'émission de CO₂. Cet avis est connu et partagé par tout le monde. Ici, personne n'ira imaginer la construction d'une centrale électrique à partir de charbon, au regard des conséquences désastreuses que cela impliquerait.

À partir de là, exclut-on toute possibilité ? Ou alors, dans le cadre de la recherche, faisons-nous confiance au progrès, qui peut être scientifique ? Je vais faire un jeu de mots très facile : nous avons fait le choix d'aller au charbon, justement ! (*Exclamations et rires.*) L'idée est de mettre la main dans le cambouis : nous avons fait adopter un amendement subordonnant l'ouverture de centrales au charbon à la mise au point d'un dispositif opérationnel de captage. C'est clair et net.

Sur ce point, nous avons des différences d'appréciation.

M. Christian Jacob, *rapporteur*. Fondamentales !

M. André Chassaigne. Pour ma part, je pense que l'on ne peut pas se contenter de dire qu'on ne va plus produire d'électricité en s'appuyant uniquement sur une approche de décroissance. On peut se rejoindre – ou pas d'ailleurs – sur le mode de production d'électricité. Mais on ne peut pas refuser à la fois les centrales nucléaires et la recherche d'autres formes de production d'électricité.

(L'amendement n° 276 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 370.

La parole est à M. Yves Cochet.

Yves Cochet. Il est défendu.

(L'amendement n° 370, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 17, amendé, est adopté.)

Article 17 bis

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 17 bis.

La parole est à M. Jean Proriol.

M. Jean Proriol. Cet article a une petite histoire que je ne vais pas raconter intégralement. Je rappellerai quand même qu'une redevance proportionnelle au chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques a été introduite par la loi de finances rectificative de 2006 ; elle incluait d'ailleurs les débits réservés aux communes.

Cette loi s'applique notamment lors du renouvellement des concessions. Elle a créé une redevance plafonnée à 25 % du chiffre d'affaires réalisé par les concessions. Lors du premier examen du Grenelle 1, le 21 octobre 2008, un amendement, inspiré par les élus de la montagne, a modifié le dispositif, en prévoyant la possibilité d'un déplafonnement au-delà des 25 %.

Pourquoi cette disposition de déplafonnement ? Afin de pouvoir dégager des enveloppes financières affectées à des actions de limitation de l'impact de l'hydroélectricité sur les milieux et à la mise en place de politiques locales de développement durable.

Le Sénat a purement et simplement supprimé cet article, lors de sa séance du 30 janvier dernier, supprimant ainsi le déplafonnement. Notre commission des affaires économiques, à l'unanimité, a repris l'article tel qu'il avait été voté en octobre dernier.

Soulevant un argument qui n'est pas inintéressant, le Sénat estime que cette mesure n'a pas sa place dans une loi de programme, et il renvoie à la discussion de la loi Grenelle 2. Le Sénat a aussi considéré que ce déplafonnement pouvait constituer une mise aux enchères des concessions hydroélectriques lors de leur renouvellement, faisant redouter l'arrivée de fonds étrangers ou de fonds capitalistes.

Dans l'amendement de la commission, le déplafonnement n'est pas obligatoire, je le répète, il s'agit d'une possibilité. De plus, l'État accordant la concession, c'est lui qui négociera un éventuel déplafonnement.

Quels sont les enjeux financiers ? Ils ne sont pas inintéressants sur le plan de l'aménagement du territoire. Les 25 % actuels sont répartis de la manière suivante : 15 % vont dans les caisses de l'État et 10 % dans celles des départements.

L'idée du déplafonnement est d'apporter une part de la redevance aux bassins versants, aux communes ou aux collectivités où sont implantés les ouvrages. Un compromis envisagé à un moment n'avait pas été soumis au vote. Il prévoyait aussi de plafonner la redevance, mais à un niveau plus élevé afin de laisser une part aux collectivités. Une redevance plafonnée à 30 %, par exemple, aurait été répartie ainsi : 15 % à l'État, 10 % aux départements et 5 % aux collectivités.

Notre assemblée est revenue à son texte de base. Le Gouvernement peut-il nous éclairer puisque c'est lui qui appliquera ou non, au cas par cas, les déplafonnements ? Il peut aussi, bien sûr, s'en remettre à un arbitrage de la commission mixte paritaire.

L'annonce de M. le ministre au sujet d'une relance de l'hydroélectricité dans les années à venir, afin que les énergies renouvelables atteignent peut-être plus rapidement que prévu l'objectif de 23 % d'énergies renouvelables en 2020, n'est peut-être pas étrangère au débat actuel.

M. Jean Lassalle. Très bien !

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

M. François Brottes. Cet article n'étant pas amendé, je m'exprimerai globalement, comme M. Proriol nous y a invités.

Je suis moi aussi attaché au déplafonnement. Son inconvénient, on le répète souvent, est que la concurrence entre les candidats à la concession peut se faire sur des critères financiers. Mais, dès lors que le cahier des charges prévoit que l'aspect financier ne pèse que 20 % ou 30 % dans l'évaluation de l'offre et que les autres aspects – notamment environnementaux – pèsent, eux, de 30 % à 40 %, il doit être possible de trouver un juste équilibre.

Le plafonnement génère en effet une rente de situation inacceptable. C'est pourquoi la voie proposée me semble la bonne, à condition que le critère financier ne soit pas le seul pour évaluer les offres : sans doute, madame la secrétaire d'État, nous apporterez-vous votre éclairage sur ce point. L'entretien des barrages suppose des compétences particulières ; or n'importe qui peut aujourd'hui proposer sa candidature : c'est en tout cas ce que j'ai pu observer. Par ailleurs, les services de l'État avaient un peu tendance, avant la publication du décret, à se désintéresser des questions environnementales liées à l'exploitation des barrages.

Ma réflexion s'inscrit donc dans le droit fil de celle de Jean Proriol. Nos montagnes sont différentes, mais elles peuvent parfois se croiser. (Sourires.)

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

M. Jean Lassalle. Nos montagnes ne se croisent pas, mon cher collègue, mais elles se complètent, se prolongent ; elles s'aiment. Bref, elles sont exceptionnelles. (Sourires.)

Je souscris aux excellents arguments de Jean Proriol, mon grand frère spirituel en éloquence : j'aurais beaucoup de mérite à atteindre le dixième de son niveau. Je vous demande donc, madame la secrétaire d'État, de tenir compte de ses propos car nos vallées, hélas, se dépeuplent, perdant les hommes qui les entretiennent si bien.

J'espère donc que M. Proriol, soutenu par tous les groupes, sera entendu et que vous vous rallierez à ses arguments.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Le Gouvernement est en effet défavorable au déplafonnement; néanmoins, il a accepté la mesure adoptée hier par la commission des affaires économiques du Sénat, mesure qui prévoit, pour chaque installation, un plafond supérieur à 25 %. Cela permettra d'éviter de choisir toujours le moins-disant.

M. François Brottes. Si un plafond est maintenu, il serait en effet souhaitable qu'il soit supérieur à 25 %!

(L'article 17 bis est adopté.)

Article 18

Mme la présidente. La parole est à Mme Jeanny Marc, inscrite sur l'article 18.

Mme Jeanny Marc. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, l'outre-mer, comme vous le savez, a été victime du laxisme des gouvernements successifs, lesquels ont fermé les yeux sur l'utilisation du chlordécone, malgré des interdictions formelles liées aux conséquences irréversibles de ses molécules sur les sols et la santé humaine.

S'il n'est pas opportun de lancer aujourd'hui une polémique visant à établir la responsabilité de tel ou tel, il m'appartient tout de même de profiter de l'occasion qu'offre ce projet de loi pour inciter le Gouvernement à mettre enfin en œuvre un véritable plan de décontamination offrant des garanties environnementales, économiques et sociétales.

La recherche en matière de plants utilisables comme biocarburants revêt, pour nos territoires, un caractère de grande importance, puisque ces plants pourraient contribuer à la dépollution des sols contaminés, ouvrant ainsi la voie à une diversité agricole non négligeable et au maintien du paysage rural, lequel est indispensable à un aménagement du territoire harmonieux.

Bien évidemment, cette reconversion doit s'accompagner de dispositifs visant à prendre en compte, le cas échéant, la diminution de revenus des exploitants propriétaires des terres concernées.

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article.

La parole est à M. André Chassaigne, pour défendre l'amendement n° 356.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à lancer le débat sur l'opposition, qui n'est pas seulement lexicale, entre « agrocarburants » et « biocarburants ». Je propose ainsi d'insérer, avant l'alinéa 1, l'alinéa suivant: « Un décret établira une distinction entre les "agrocarburants" obtenus à partir de cultures spécifiques à vocation énergétique et les "biocarburants" de source ligno-cellulosique, notamment le bois, les feuilles, la paille, ou issus de résidus de produits alimentaires. »

Le problème ne se limite pas à l'interprétation du préfixe « bio ». Le vocabulaire devrait en effet prendre en compte l'origine: on ne peut confondre les agrocarburants, issus de cultures spécifiques – avec toutes les conséquences que celles-ci peuvent avoir sur l'environnement et, surtout, pour les pays en développement –, et les biocarburants, lesquels ne font l'objet d'aucune culture particulière.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Après en avoir débattu, la commission a rejeté cet amendement, estimant qu'il apporterait de la confusion.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis que la commission.

M. André Chassaigne. Je ne voulais qu'appeler l'attention sur la question posée par mon amendement: je le retire donc.

(L'amendement n° 356 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 357 et 371, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. André Chassaigne, pour défendre l'amendement n° 357.

M. André Chassaigne. Je cède la parole à M. Cochet.

Mme la présidente. Vous avez la parole, monsieur Cochet, pour défendre votre amendement n° 371.

M. Yves Cochet. Je serai plus clair ou, en tout cas, plus binaire que M. Chassaigne.

Je pense qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de sémantique. Lors de la première lecture à l'Assemblée, madame la secrétaire d'État, le terme retenu avait été celui de « biocarburants ». Je le contestais et le conteste toujours, comme je vais m'en expliquer dans un instant. Lors du débat au Sénat, après avoir entendu quelques arguments raisonnables – comme il le sont souvent au Sénat, et en tout cas dans cette occurrence –, vous avez, madame la secrétaire d'État, accepté le mot « agrocarburants ». Or, voici que nous retrouvons à l'Assemblée celui de « biocarburants ».

J'espère donc que le Gouvernement fera preuve de constance dans ses opinions, et acceptera le terme « agrocarburants » à l'Assemblée après l'avoir fait au Sénat. Ainsi, nous ne reparlerions plus de « biocarburants », terme qui s'apparente à un écran de fumée destiné à faire croire à une origine « bio ».

Par ailleurs, j'ai entre les mains un rapport du ministère de l'écologie intitulé: « Agrocarburants et environnement », rédigé par M. Yvon Le Maho, directeur de recherches au CNRS, membre de l'Académie des sciences et président du Conseil scientifique du patrimoine naturel et de la biodiversité. Dans l'avant-propos du rapport, et tout au long de ce dernier, il ne parle que d'« agrocarburants ». Quant à l'introduction de Mme Michèle Pappalardo, commissaire générale au développement durable – service rattaché au ministère –, elle ne mentionne que les « agrocarburants ». Il en va de même, enfin, de la partie intitulée: « Message aux décideurs », rédigée par M. Éric Vindimian, chef du service de la recherche au ministère. Bref, le ministère a déjà anticipé la consécration du terme d'« agrocarburant », vrai équivalent français du « biofuel », comme on l'appelle dans les pays anglo-saxons.

Enfin, les agrocarburants sont une nouvelle erreur thermodynamique. Le rendement de la photosynthèse est tout à fait lamentable, même si, sans elle, nous ne serions évidemment pas là: elle est assurée par les plantes, seules capables de transformer de la lumière en sucre. Mais ce phénomène remarquable génère, je le répète, des rendements très faibles – de l'ordre de 1 % –, que l'on ne pourra sans doute pas améliorer. En outre, du point de vue thermodynamique, la chaîne de la filière des agrocarburants, loin de constituer une

source d'énergie, est presque un puits énergétique : il faut, *grosso modo*, un peu plus d'énergie en amont pour produire un litre d'éthanol.

Les agrocarburants, dans les années 2005 et 2006, avaient un peu séduit M. de Villepin, qui n'y connaissait rien.

M. Christian Jacob, rapporteur. Parce que vous avez, vous, la prétention de vous y connaître ? Pour qui vous prenez-vous ?

Mme la présidente. Mes chers collègues, laissez M. Cochet poursuivre.

M. Yves Cochet. M. de Villepin ne connaissait pas les agrocarburants, mais avait l'ambition de les porter au seuil de 10 % et même davantage, influencé, lors du salon *Space* de Rennes en septembre 2005, par des rapports de lobbies betteraviers et céréaliers (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe UMP*), rapports dont il a été démontré qu'ils n'étaient pas fondés scientifiquement. Bref, les agrocarburants sont une catastrophe pour notre environnement et pour l'agriculture : il faut donc y renoncer immédiatement.

Mme la présidente. Considérez-vous que votre amendement n° 357 a été défendu, monsieur Chassaing ?

M. André Chassaing. Je veux ajouter quelques mots sur le sujet. Ces atermoiements lexicaux interpellent. Pourquoi, après avoir retenu le terme « agrocarburants », revient-on à celui de « biocarburants » ?

Essayons d'apporter une réponse. Nous avons tous été soumis à des interventions diverses, appuyées par des argumentaires qui ont au demeurant leur valeur : je respecte pour ma part les explications que l'on peut nous fournir et je ne mets pas en cause ce type de démarches, que je qualifierai de citoyennes. Toutefois, dans le cas présent, l'objectif est de suggérer que, à l'inverse du vieil adage, l'habit fait le moine : avec l'appellation « biocarburants », on veut laisser croire que les problèmes soulevés par le monde scientifique sont fictifs. En d'autres termes, il s'agit d'un affichage destiné à occulter des problèmes réels.

Des problèmes existent. Les scientifiques s'interrogent sur les conséquences que pourraient avoir des changements massifs dans l'occupation des sols, notamment du point de vue de l'aggravation de l'effet de serre. Quel est le bilan énergétique des cultures spécifiquement consacrées à l'énergie – qui doit être distingué de celui des résidus de culture ?

Mais on ne peut pas parler des agrocarburants sans évoquer les conséquences qu'ils risquent d'avoir sur les pays en développement. Or nous ne pourrions arriver à l'objectif de 10 % d'agrocarburants dès 2015, bien supérieur à l'objectif européen, sans importations massives. Il est vrai que le texte envisage très clairement la possibilité de revenir sur cette ambition. Mais, quoi qu'il en soit, ne soyons pas dupes, l'évolution du vocabulaire me fait penser à cette fameuse réplique du *Tartuffe* de Molière : « Couvrez ce sein que je ne saurais voir ! »

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Je connais les délires dans lesquels M. Cochet part régulièrement quand il aborde ces sujets et je préfère entendre M. Chassaing car, même si je ne partage pas tout à fait son point de vue – voire pas du tout à certains moments –, au moins les traite-t-il avec sérieux, ce qui n'est pas le cas de M. Cochet.

M. Yves Cochet. Mais si !

M. Christian Jacob, rapporteur. L'article 18 pose clairement le problème. Je vous invite à le lire, car vous avez dû oublier de le faire. Il est ainsi rédigé : « La production en France des biocarburants est subordonnée à l'obligation de mener des expertises exhaustives et contradictoires sur leur bilan écologique et énergétique. » On ne saurait être plus clair.

Pour ce qui concerne les pays en voie de développement, l'article 18 précise : « La France soutiendra [...] la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental. » Cet élément répond également de manière très concrète à votre préoccupation.

Sur la forme, je voudrais vous expliquer pourquoi il est fait référence aux biocarburants et pourquoi je m'oppose à un changement de mot : c'est le terme qui est employé dans toutes les directives européennes. La dernière en date, publiée le 5 juin dernier, c'est-à-dire il y a huit jours, et qui est la directive de 2003 revue en 2008 et en 2009, parle encore de biocarburants. Ce terme couvre en effet l'ensemble des possibilités que nous offre la biomasse : les sylviocarburants, produits à partir du bois, les algocarburants, à partir des algues, les rudocarburants, à partir des déchets, les physiocarburants, à partir des graisses animales. Il faut donc conserver ce terme générique qui couvre l'ensemble de la chaîne et ne pas chercher à bricoler une définition qui ne correspondrait plus aux aides et aux programmes de recherche prévus en la matière.

Je pense ainsi vous avoir répondu tant sur le fond que sur la forme : vous pourrez donc rejeter ces deux amendements en toute connaissance de cause.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je voulais apporter un complément aux explications du rapporteur.

Vous m'avez posé une question sur le bilan complet des biocarburants ou agrocarburants – appelez-les comme vous voudrez.

M. Yves Cochet. Je préfère « agrocarburants » !

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Vous le savez, nous avons revu la méthodologie : le bilan reste globalement positif, même s'il est dégradé, et même si le changement d'affectation des sols est la question centrale. Elle n'est pas pertinente en France, compte tenu des contraintes encadrant le développement de ce type de biocarburants.

D'autre part, vous me demandez pourquoi nous avons choisi le terme « biocarburant », plutôt qu'« agrocarburant ». Le mot « agrocarburant », qui est utilisé dans le rapport que vous avez cité, désigne les carburants issus de l'agriculture. Mais, comme l'a rappelé le rapporteur, il n'est pas valable pour la deuxième ou la troisième génération. À titre personnel, je suis plus favorable au principe d'agrocarburant. Cela dit, c'est une question de sémantique, et je m'en remets à la sagesse du Parlement : nous nous en sommes remis à celle du Sénat lorsque nous étions au Sénat ; nous nous en remettons aujourd'hui à celle de l'Assemblée nationale.

M. André Chassaing. Excellente réponse !

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

Mme Pascale Got. Notre amendement n° 110 prolonge la discussion lancée par M. Chassaing et propose d'interdire les importations extracommunautaires de biocarburants en France. Au-delà de ce que vous venez de dire, madame la secrétaire d'État, notre regard doit aller au-delà de nos frontières. On note une extension des cultures liées aux

biocarburants ou aux agrocarburants, avec des conséquences dramatiques, notamment pour les peuples des pays du sud. Un rapport du Forum permanent des Nations unies prévoit le déplacement de 60 millions de personnes à cause de la culture en extension pour les agrocarburants, au détriment de l'agriculture alimentaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant, vice-président de la commission des affaires économiques.

M. Serge Poignant, vice-président de la commission des affaires économiques. Nous nous sommes prononcés sur cette question en commission. Je ne pense pas qu'il y ait, derrière les mots, tout ce que vous y voulez y voir. Vous nous mettez en garde contre le terme « biocarburant », parce qu'il n'y a rien de biologique là-dedans : mais nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut dresser des bilans, faire attention aux conflits d'usages ou d'intérêts avec la nourriture, et c'est d'ailleurs précisé dans le texte. Toutefois, si nous voulons des certifications, qu'elles soient européennes ou internationales, il faut bien un terme générique. Au Brésil, on parle de biocarburant, et c'est de l'éthanol. Aux États-Unis, ce n'est plus du soja, mais du maïs, et c'est encore de l'éthanol. Ce n'est pas nous qui allons changer l'appellation utilisée au Brésil ou aux États-Unis.

Les biocarburants de deuxième génération sont issus de la ressource lignocellulosique, soit par voie thermo-chimique, soit par voie enzymatique. Dans le premier cas, l'appellerez-vous un agrocarburant, et un biocarburant dans le second ? On peut aller loin dans la nomenclature et avoir des appellations différenciées au sein d'une même source.

Comme l'a souhaité la commission, je propose donc que l'on s'en tienne au terme générique « biocarburant », en sachant qu'il faut dresser des bilans et fixer des orientations en fonction des résultats d'expertises, comme l'a souligné Mme la secrétaire d'État. (« Très bien ! » sur les bancs du groupe UMP.)

(Les amendements n° 357 et 371 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n° 358, 110 et 359, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. André Chassaigne, qui pourra peut-être présenter en même temps ses amendements n° 358 et 359.

M. André Chassaigne. Volontiers, madame la présidente.

Je reconnais que certaines phrases du texte apportent des réponses. Par exemple : « La France soutiendra aux niveaux européen et international la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental. » Le problème, chacun le sait, c'est que cela va prendre des années, à cause des enjeux économiques, du libéralisme, du mépris que certains peuvent avoir pour les pays en développement, qui connaissent pourtant la souffrance et la malnutrition. L'amendement n° 358 propose d'être beaucoup plus strict. Si, sur ces questions, nous n'adoptons pas une position très nette, les conséquences seront terribles. On peut déjà citer des chiffres : une personne sur six souffre de la faim dans le monde, soit en tout 963 millions de personnes. Le développement de ces cultures d'agrocarburants va s'imposer, car nous aurons des objectifs à remplir et, même si nous les abaïssons, nous aurons toujours besoin d'importantes importations. Peut-être aurons-nous bonne conscience en disant que nous utilisons des agrocarburants, que c'est satisfaisant du point de vue du

bilan énergétique, mais, ce faisant, nous alimenterons la faim dans le monde. C'est pourquoi il faut des actions fortes et des interdictions.

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Got, pour soutenir l'amendement n° 110.

Mme Pascale Got. Cet amendement a déjà été défendu.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Deux idées sont développées dans ces amendements. La première est l'interdiction des importations. On pourrait se contenter d'une réponse assez simple en signalant que c'est contraire aux règles de l'OMC. Mais, en fait, le cas ne se présente absolument pas, car la France et l'Union européenne n'importent pas de biocarburants. S'il devait y avoir des importations, elles seraient encadrées par les réglementations de l'OMC.

D'autre part, M. Chassaigne dit qu'il ne faudrait pas favoriser les conflits d'usages. Je vois bien à quoi il fait allusion : on ne peut pas soutenir des programmes de biocarburants ou de bioénergie pour des produits à vocation alimentaire. Mais c'est précisément ce que l'on peut faire avec les deuxième et troisième générations, et votre amendement reviendrait à les interdire. Dans les pays en voie de développement, en Afrique notamment, la déforestation est l'un des problèmes les plus dramatiques. Pour faire cuire les aliments, il faut de l'énergie, et l'énergie la plus disponible, c'est le bois. Or les deuxième et troisième générations de biocarburants offrent la possibilité de développer de la biomasse à partir des déchets végétaux. On récolte d'abord la graine de ces productions qui ont une vocation alimentaire, puis on peut, soit par craquage des molécules, soit par utilisation des pailles, développer une bioénergie.

M. André Chassaigne. Vous êtes en train d'expliquer mon amendement n° 358 !

M. Christian Jacob, rapporteur. Oui, mais vous pouvez très bien, par craquage, extraire l'amidon d'une céréale, puis utiliser l'alcool ou l'écorce de la graine. De ce point de vue, votre amendement présente un vrai risque, car il empêche ces possibilités de double usage.

D'autre part, je vous ai répondu tout à l'heure sur la certification, qui est clairement évoquée par l'article 18.

Enfin, l'article 42 précise bien que l'aide au développement doit être respectueuse des contraintes environnementales.

Pour toutes ces raisons, la commission est défavorable à ces amendements.

(Les amendements n° 358, 110 et 359, également repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n° 360, 361 et 362, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. André Chassaigne.

M. André Chassaigne. Ces amendements sont défendus.

(Les amendements n° 360, 361 et 362, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 14.

La parole est à Mme Jeanny Marc.

Mme Jeanny Marc. Il est défendu.

(L'amendement n° 14, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous en venons à l'amendement n° 372.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Comme vous le savez, je suis défavorable à l'appellation de « biocarburant » comme aux biocarburants – ou plus exactement aux agrocarburants – eux-mêmes.

En outre, ils bénéficient d'un avantage fiscal tout à fait scandaleux, par le biais de la minoration de la taxe intérieure de consommation, et de la TGAP sur les carburants d'origine fossile. En septembre 2005, un rapport d'inspection remis au ministre de l'industrie alertait déjà sur le fait que « le cumul de la TGAP avec la défiscalisation conduit à un niveau global d'avantages concurrentiels qui est véritablement excessif », lequel lit-on plus loin, « en cas d'absence d'ouverture du marché, est susceptible de générer des rentes de situation très importantes ». Enfin, « le service rendu en contrepartie de cet avantage concurrentiel apparaît assez limité en termes d'effet de serre et de capacité énergétique ». Tout est dit dans ce rapport ! Il faut donc réviser la fiscalité des agrocarburants.

(L'amendement n° 372, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

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

M. Christian Jacob, rapporteur. L'amendement n° 265, qui devait venir maintenant, ne sera pas appelé, car les députés du groupe Nouveau centre qui l'ont déposé sont absents.

M. François Brottes. N'ouvrez donc pas le débat !

M. Christian Jacob, rapporteur. Non, mais je voudrais juste signaler que la commission l'a adopté.

Mme la présidente. Vous pouvez reprendre cet amendement, monsieur le rapporteur.

M. Christian Jacob, rapporteur. Il me semblait que c'était impossible, puisqu'il a été examiné au titre de l'article 88 du règlement.

M. François Brottes. Pourtant, la commission l'a adopté.

Mme la présidente. Je vous confirme que vous avez le droit de le reprendre.

M. Christian Jacob, rapporteur. Soit. Cet amendement, présenté par MM. de Courson et Dionis du Séjour, qui sont membres de la commission, tend à maintenir l'effort fiscal sur les biocarburants, et à prendre date dès aujourd'hui en la matière. Je vous faciliterai les choses, madame la ministre : je sais bien qu'une telle mesure ne relève pas de ce texte-ci, mais plutôt, me direz-vous, de la loi de finances. En l'adoptant, notre commission souhaitait toutefois marquer son attachement au maintien de l'équilibre fiscal pour ce qui concerne les défiscalisations liées aux biocarburants, et des engagements de l'État en ce sens.

M. Yves Cochet. C'est tout le contraire de ce qu'il faut faire !

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. J'ai pris acte de la position du rapporteur, mais le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Dans ce cas, je le retire.

(L'amendement n° 265 est retiré.)

(L'article 18 est adopté.)

Article 19

Mme la présidente. Je suis saisie de 4 amendements, n°s 373, 374, 375 rectifié et 376, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. Yves Cochet pour les défendre.

M. Yves Cochet. Ont été ajoutés au programme de l'article 19 des efforts de recherche dont j'estime une fois de plus qu'ils sont une mauvaise idée, comme les agrocarburants. On sait d'ores et déjà que ces mesures demeureront stériles, mais cette fuite en avant technologique, en quelque sorte, évite de poser les vrais problèmes – celui, en particulier, de la réduction franche, massive et rapide des émissions de gaz à effet de serre et de notre consommation d'énergies fossiles. Hélas, vous avez refusé tous mes amendements à cet effet, tel celui tendant à réduire les limites de vitesse sur autoroute, qui seraient pourtant très efficaces. Au contraire, ici, on continue de croire que la technologie, l'inventivité humaine et le marché résoudreont le problème. N'avez-vous donc pas compris vers quel monde nous allons, dans quel monde nous vivons déjà ?

J'en viens à la pile à combustible, qui utilise l'hydrogène comme vecteur. J'interroge tous ceux parmi nous qui sont savants et connaissent les sciences : y a-t-il un seul rapport au monde qui prouve que la pile à combustible n'est pas un puits énergétique ? Existe-t-il une seule pile à combustible qui produise plus d'énergie qu'elle n'en consomme ? Non : son bilan énergétique net est négatif. Ne nous imaginons donc pas à nouveau que nous pouvons changer les lois de la physique ! Faut-il rappeler les propos farceurs que l'un de nos collègues – et non un ministre, comme je l'ai dit hier par erreur – a tenus ? Les lois de Kirchhoff, a-t-il dit, sont dépassées ; il faut en voter d'autres ! C'est comme si l'on voulait modifier les lois de la thermodynamique : ne rêvons pas ! Nous ne sommes pas en train de discuter entre nous, mais avec des lois de biophysique, des lois de la nature ! Nous n'allons pas tout changer !

M. Bertrand Panher. Vous êtes donc opposé à tout ?

M. Yves Cochet. Je ne dis pas qu'il ne faille faire aucune recherche concernant les piles à combustible. Je dis simplement qu'elles ne donneront jamais lieu à une utilisation massive, dans les voitures électriques par exemple ; jamais ! Nous ne verrons jamais 800 millions de voitures rouler avec une pile à combustible. Et pour cause : ce sont des puits énergétiques. Qu'elles servent à alimenter des batteries de taille réduite, pour des téléphones portables par exemple, que l'on recharge non pas une fois par jour, mais une fois par mois, pourquoi pas – et encore. Est-ce vraiment utile ? Ne commençons pas par les détails : parlons des gros sujets ! Évitions les échappatoires. L'essentiel, c'est la réduction des gaz à effet de serre et de la consommation d'énergies fossiles.

Voilà pour les piles à combustible, objet de mon amendement n° 373. Je passe sur l'amendement n° 376, qui a trait à l'amélioration des plantes. L'amendement n° 375 rectifié concerne la captation et le stockage du dioxyde de carbone : encore une échappatoire, ou un *loophole*, comme on le dit en anglais à Copenhague. Enfin, l'amendement n° 374 a trait à la filière hydrogène, liée à la pile à combustible.

Je le répète : vive la recherche ! J'ai été chercheur pendant vingt-cinq ans : c'est une activité formidable. Ne croyons pas pour autant que la recherche, en particulier dans ce type de filières, débouchera sur des applications massives qui nous éviteront de faire l'effort nécessaire à la réduction de nos

émissions de gaz à effet de serre et de notre consommation de carburants, laquelle est notre seul objectif ; tout le reste n'est qu'échappatoires.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. La commission a naturellement émis un avis défavorable. M. Cochet est extraordinaire : il est contre le nucléaire, contre le charbon, contre les piles à combustible, contre l'hydrogène, contre les biocarburants...

M. Bertrand Pancher. Contre la croissance !

M. Christian Jacob, rapporteur. En effet : vous êtes même contre la croissance.

M. Yves Cochet. Non, c'est vous qui êtes contre la croissance : nous sommes en décroissance à cause de votre politique !

M. Christian Jacob, rapporteur. Vous voudriez même interdire la recherche : c'est fabuleux !

M. Yves Cochet. Pas du tout !

M. Christian Jacob, rapporteur. Si : vos amendements y tendent. Soyons sérieux : ils ne sont pas acceptables. J'ajoute que, pour la plupart, ils sont d'origine socialiste – et viennent notamment de M. Le Déaut.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Je partage votre point de vue, monsieur Cochet : la solution est pour moitié technologique, pour moitié comportementale. Nous ne pourrions faire l'économie d'une évolution de nos comportements.

Néanmoins, vos amendements remettent en question les conclusions même du Grenelle et celles du comité opérationnel sur la recherche, qui a clairement identifié les thèmes sur lesquels nous devons faire porter nos efforts de recherche : la pile à combustible en fait partie, de même que l'hydrogène – même si l'on sait que cela n'a qu'un potentiel mineur aujourd'hui – et que la captation et le stockage du dioxyde de carbone. Nous étions tous d'accord sur ce point fondamental du Grenelle. Nous avons mis en place une forme de démocratie participative avec la société civile, et nous nous sommes engagés à reprendre les conclusions du Grenelle. C'est exactement ce que nous faisons. Il me semble que les personnes qui ont participé au comité opérationnel sur la recherche sont averties et savent de quoi elles parlent.

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

M. Serge Poignant, vice-président de la commission. Je ferai simplement remarquer à notre collègue que j'ai moi aussi fait de la recherche pendant un certain temps. J'ai toujours appris que le propre du chercheur était de ne jamais être sûr de rien. Attendez donc que les années de recherche portent leurs fruits ; c'est alors que nous pourrions en tirer les conclusions !

M. Christian Ménard. Très bien !

(Les amendements n^{os} 373, 374, 375 rectifié et 376, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de 3 amendements, n^{os} 363, 364 et 365, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

La parole est à M. André Chassaigne pour les défendre.

M. André Chassaigne. Les amendements n^{os} 363 et 364 sont défendus, de même que le n^o 365, qui a trait au crédit d'impôt recherche, qu'il tend à soumettre à une « écoconditionnalité ». Très souvent, les organismes qui bénéficient de ces crédits en usent pour la mise en œuvre de recherches ayant des conséquences directement ou indirectement néfastes pour l'environnement. Je propose donc que leur octroi soit conditionné par le respect de l'environnement et, d'autre part, qu'ils soient retirés aux organismes qui n'en font pas une utilisation « écoresponsable ». C'est en toute cohérence avec notre position : on ne peut pas vouloir, d'un côté, développer la protection de l'environnement, en particulier pour ce qui est des gaz à effet de serre et de tout ce qui fait le corps du présent projet et, d'un autre côté, accorder des crédits d'impôt à des organismes qui, en réalité, aboutissent à des applications contraires à nos objectifs et néfastes pour l'environnement.

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

M. Christian Jacob, rapporteur. Avis défavorable. Je partage l'esprit qui inspire l'amendement n^o 365, que M. Chassaigne vient de présenter, mais il n'est pas applicable. Si l'on peut verdir le crédit d'impôt recherche dans bien des domaines, de la santé à la sécurité, on ne peut toutefois pas le contraindre à l'écoconditionnalité, car d'autres domaines n'ont rien à voir. Chacun pourra donc s'associer à l'objectif de fond, mais la proposition n'est pas applicable dans de nombreux domaines.

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

Mme Chantal Jouanno, secrétaire d'État. Même avis.

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

M. André Chassaigne. Je retire l'amendement n^o 365.

(L'amendement n^o 365 est retiré.)

(Les amendements n^{os} 363 et 364 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n^o 15.

La parole est à Mme Jeanny Marc.

Mme Jeanny Marc. L'amendement, déjà satisfait, est retiré.

(L'amendement n^o 15 est retiré.)

(L'article 19 est adopté.)

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

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 vingt heures.)

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

CLAUDE AZÉMA



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	171,30
33	Questions 1 an	118,90
83	Table compte rendu 1 an	29,40
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	153,30
35	Questions 1 an	86,10
85	Table compte rendu 1 an	26,00
95	Table questions 1 an	18,10
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
07	Série ordinaire 1 an	894,50
	DOCUMENTS DU SÉNAT	
09	Un an	865,90

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 21 novembre 2008 publié au *Journal officiel* du 27 novembre 2008

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,50 €
(Fascicules compte rendu et amendements)