

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Séances du jeudi 11 juin 2009

Articles, amendements et annexes



**JOURNAUX
OFFICIELS**

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

SOMMAIRE

267^e séance

Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement	3
--	---

268^e séance

Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement	11
--	----

269^e séance

Mise en œuvre du Grenelle de l'environnement	27
--	----

267^e séance

MISE EN ŒUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n^{os} 1442, 1692)

CHAPITRE II

Urbanisme

Section 1

Dispositions relatives aux objectifs

Article 7 (Non modifié)

- ① I. – Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. À cet effet, l'État incitera les régions, les départements et les communes et leurs groupements de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme et après concertation avec les autres autorités compétentes en matière d'énergie, de transport et de déchets, des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012.
- ② II. – Le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs suivants, dans un délai d'un an suivant la publication de la présente loi :
 - ③ a) Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis. Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée ;
 - ④ b) Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, ainsi que permettre la revitalisation des centres-villes, les collectivités territoriales disposant désormais, ou étant dotées dans l'année qui suit l'adoption de la présente loi, d'outils leur permettant en particulier de conditionner la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport, ainsi que de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation ;

- ⑤ c) Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;
- ⑥ d) Préserver la biodiversité notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ;
- ⑦ e) Assurer une gestion économe des ressources et de l'espace et réexaminer dans cette perspective les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme ;
- ⑧ f) Permettre la mise en œuvre de travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, notamment l'isolation extérieure, en adaptant les règles relatives à la protection du domaine public ;
- ⑨ g) Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.
- ⑩ III. – (Non modifié)

Amendement n° 296 présenté par M. Dionis du Séjour.

À l'alinéa 4, après les mots : « particulier de », insérer les mots : « faciliter, dans les différents documents d'urbanisme les concernant, les projets de densification verticale et de ».

Amendement n° 297 présenté par M. Dionis du Séjour.

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « à dominante d'habitat ou de bureaux ».

Amendement n° 289 présenté par M. Chassaigne, M. Daniel Paul, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Desallangre, M. Dolez, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

À la fin de l'alinéa 5, substituer aux mots : « de l'agglomération » les mots : « des intercommunalités et, des bassins de vie couverts par des schémas de cohérence territoriale ».

Amendement n° 290 présenté par M. Chassaigne, M. Daniel Paul, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Desallangre, M. Dolez, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

Compléter l'alinéa 5 par les mots : « et en y faisant figurer obligatoirement des objectifs de lutte contre le changement climatique et de maîtrise d'énergie. »

Amendement n° 330 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter l'alinéa 5 par les mots : « en intégrant les transports, le logement, les espaces publics, le commerce et généraliser le caractère opposable des schémas de cohérence territoriale dans les zones sensibles ».

Amendement n° 93 présenté par M. Tourtelier, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, Mme Lignières-Cassou, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *e bis*) Disposer d'outils nouveaux et adapter des outils existants, afin de permettre de préserver le foncier agricole. »

Sous-amendement n° 524 présenté par M. Brotttes.

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « notamment en soutenant les régions, les collectivités ou leurs établissements publics fonciers, engagés dans la résorption des friches industrielles ou militaires ».

Amendement n° 94 présenté par M. Tourtelier, M. Brotttes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, Mme Lignières-Cassou, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs. »

Amendement n° 331 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« *h*) Rendre les documents d'urbanisme compatibles avec ces objectifs. »

Amendement n° 295 présenté par M. Dionis du Séjour et les membres du groupe Nouveau centre.

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« *h*) Ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les zones couvertes par un schéma de cohérence territoriale et qu'après la réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacement, sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels. ».

Amendement n° 95 présenté par Mme Lignières-Cassou, M. Tourtelier, M. Brotttes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le

Déaut, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« Il *bis*. – Le schéma de cohérence territoriale sera l'instrument privilégié de planification urbaine. »

Amendement n° 13 présenté par M. Giraud, M. Charasse, Mme Berthelot, M. Giacobbi, Mme Girardin, M. Likuvalu, Mme Jeanny Marc, Mme Orliac, Mme Pinel, Mme Robin-Rodrigo et Mme Taubira.

Compléter cet article par les cinq alinéas suivants :

« IV. – Après l'article 1519 C du code général des impôts, il est inséré un article 1519 D ainsi rédigé :

« *Art. 1519 D.* – Il est institué une imposition forfaitaire annuelle sur les canalisations transportant des produits chimiques occupant le domaine public.

« Cette redevance est fixée par décret en fonction des volumes transportés et des mètres linéaires de canalisation. Ces montants sont révisés chaque année proportionnellement à la variation du produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties constatée au niveau national.

« L'imposition prévue au premier alinéa est perçue au profit des communes. Elle peut toutefois être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement et de la commune membre sur le territoire de laquelle sont situés les canalisations. Ces délibérations sont prises dans les conditions prévues au I de l'article 1639 A *bis*.

« L'imposition prévue au premier alinéa est établie et recouvrée comme en matière de contributions directes. Les éléments imposables sont déclarés avant le 1^{er} janvier de l'année d'imposition ».

Section 2

Dispositions relatives à l'urbanisme et au patrimoine

Article 8

(Pour coordination)

① I. – L'article L. 110 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

② 1^o À la dernière phrase, après les mots : « gérer le sol de façon économe », sont insérés les mots : « de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles » et, après les mots : « des paysages », sont insérés les mots : « , la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques » ;

③ 2^o Il est ajouté une phrase ainsi rédigée :

④ « Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »

- ⑤ II. – Après l'article L. 128-3 du même code, il est inséré un article L. 128-4 ainsi rédigé :
- ⑥ « Art. L. 128-4. – Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 et faisant l'objet d'une étude d'impact doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. »

Article 8 bis A (nouveau)

- ① L'article L. 642-3 du code du patrimoine est ainsi modifié :
- ② 1^o Aux première et seconde phrases du premier alinéa, le mot : « conforme » est supprimé ;
- ③ 2^o Le deuxième alinéa est supprimé ;
- ④ 3^o Au troisième alinéa, les mots : « ou le représentant de l'État dans la région » sont supprimés ;
- ⑤ 4^o Le quatrième alinéa est ainsi rédigé :
- ⑥ « Si le ministre compétent a décidé d'évoquer le dossier, l'autorisation ne peut intervenir qu'après son accord. »

Amendements identiques :

Amendements n° 96 présenté par M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, Mme Lignières-Cassou, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et **n° 263** présenté par MM. Michel Bouvard et Pélissard.

Supprimer cet article.

Article 8 bis

(La suppression de cet article, votée par le Sénat, a été maintenue par la commission)

CHAPITRE III

Transports

Section 1

Dispositions relatives aux objectifs

Article 9 (Non modifié)

- ① I. – La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des

transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

- ② L'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- ③ La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

- ④ Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

- ⑤ Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

- ⑥ II. – (*Supprimé*)

- ⑦ III. – L'État met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'État dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

- ⑧ Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. En outre, cette étude proposera différents dispositifs permettant de financer les grands projets d'infrastructures de transport. Le Gouvernement en présentera les conclusions au Parlement au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

- ⑨ Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable.

Amendement n° 301 présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaigne, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Dolez, M. Desallangre, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « , soit moins de quatre cent cinquante parties par million (ppm) par mètre cube de dioxyde de carbone dans l'atmosphère ».

Amendement n° 303 présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaigne, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Dolez, M. Desallangre, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

I. – Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« À cet égard, afin de favoriser la modernisation des matériels de l'entreprise publique, l'État ne percevra pas de dividendes sur les résultats de la SNCF. Cette décision sera actée chaque année. ».

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. ».

Amendement n° 302 Rect. présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaing, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Dolez, M. Desallangre, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

Après la première occurrence du mot :

« et »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 3 :

« des nuisances fera, dans les trois mois suivant chaque début de législature, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés ; il sera débattu et voté au Parlement. ».

Amendement n° 332 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières, doit être abandonné. La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter. Ce principe s'appliquera avec bon sens. »

Amendements identiques :

Amendements n° 225 présenté par M. Lassalle et **n° 228** présenté par M. Folliot et M. Dionis du Séjour.

À l'alinéa 4, après le mot : « local », insérer les mots : « liés notamment au désenclavement des territoires »

Amendement n° 229 présenté par M. Folliot et M. Dionis du Séjour.

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

« L'évaluation préalable des projets, pour leur programmation et leur accès aux financements de l'État, fait l'objet d'une analyse selon des critères spécifiques, selon qu'ils répondent à une logique de décongestionnement, de sécurité ou à un besoin d'intérêt local. Pour ces derniers, ils sont évalués en premier lieu en termes d'amélioration de l'accès aux services publics, à l'emploi et aux équipements structurants des territoires. ».

Amendement n° 113 présenté par M. Pupponi.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« I. – *bis*. – La réduction des pollutions et des nuisances des différents modes de transport, en définissant notamment des zones réglementaires de « protection » des habitants, si elle est un objectif légitime à poursuivre, doit également tenir compte de la situation particulière de certains territoires. Les contraintes de constructions individuelles ou collectives dans les zones B et C du plan d'exposition au bruit doivent ainsi être assouplies dans des territoires de renouvellement urbain où la problématique du desserrement des ménages est essentielle pour le cadre de vie des habitants. »

Amendement n° 45 présenté par M. Pupponi.

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« I. – *bis*. – La réduction des pollutions et des nuisances des différents modes de transport, en définissant notamment des zones réglementaires de « protection » des habitants, si

elle est un objectif légitime à poursuivre, doit également tenir compte de la situation particulière de certains territoires. Les contraintes de constructions individuelles ou collectives dans la zone C du plan d'exposition au bruit doivent ainsi être assouplies dans des territoires de renouvellement urbain où la problématique du desserrement des ménages est essentielle pour le cadre de vie des habitants. »

Amendement n° 333 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Supprimer l'alinéa 9.

Amendement n° 117 présenté par M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Duron, M. Bono, M. Plisson, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, M. Garot, M. Peiro, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Après une analyse rigoureuse de la grille tarifaire des péages autoroutiers, en cas de distorsion entre le tarif et le coût d'exploitation, le surplus perçu par les sociétés concessionnaires sera reversé à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France. »

Amendement n° 123 présenté par M. Letchimy, M. Manscour, M. Lurel, Mme Taubira, Mme Jeanny Marc, Mme Berthelot, M. Fruteau, Mme Girardin, M. Jalton, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Lesterlin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Aux fins d'encourager financièrement la recherche et le développement des véhicules à énergie propre, l'État engagera une procédure de taxation des revenus publics associés à la commercialisation des automobiles polluantes. »

Article 10

① I. – Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire et fluvial, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

② Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.

- ③ II. – La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation.
- ④ À cet effet, il sera établi, avant la fin de l'année 2009, une cartographie des points de saturation et de ralentissement du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles, à l'horizon 2020. Cette cartographie déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiés.
- ⑤ Les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération du réseau ferroviaire seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 », soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. Les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire. Cet effort financier sera notamment destiné à des dépenses d'investissement et de fonctionnement sur les lignes qui jouent un rôle réel de désenclavement. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres.
- ⑥ Le réseau ferroviaire national sera modernisé pour permettre un système de transport de fret de qualité répondant à la demande en termes de fiabilité, de rapidité, de régularité et de souplesse. Dans cette perspective, les investissements de l'État seront concentrés sur certains axes prioritaires de circulation importante, où le fret bénéficiera de sillons performants et stables, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs.
- ⑦ Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros. Pour réussir au mieux ce réseau, un audit étudiera au préalable le fonctionnement et les résultats des autoroutes ferroviaires existantes et fera des propositions en termes d'organisation et de dispositifs incitatifs. Dans une deuxième phase, l'objectif sera le transfert de 2 millions de camions ; enfin, dans une troisième phase, l'objectif sera d'assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route. En outre, l'État étudiera la possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire par les opérateurs.
- ⑧ La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, notamment en correspondance avec le mode aérien, seront encouragés par des dispositifs spécifiques.
- ⑨ Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics de marchandises tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret classique et à grande vitesse.
- ⑩ La conservation des emprises des lignes ferroviaires désaffectées sera favorisée afin de permettre la mise en place ultérieure d'un système de transports de marchandises, de transports en commun ou de transports non motorisés, en concertation avec les autorités organisatrices de transports et les collectivités territoriales concernées.
- ⑪ Le Gouvernement présente un rapport au Parlement, au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi, sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique.
- ⑫ III. – L'amélioration de la compétitivité des ports maritimes français dans la concurrence internationale et de leur desserte multimodale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici à 2015.
- ⑬ À cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports maritimes français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial en respectant les milieux aquatiques continental et estuarien. La desserte ferroviaire entre les ports et leur arrière-pays devra ainsi être fortement améliorée par le développement de lignes dédiées au fret et par sa prise en compte dans le cadre de projets d'amélioration du réseau de grandes lignes ou la réalisation de sections nouvelles.
- ⑭ La desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue par un traitement efficace des flux de transports fluviaux, l'optimisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes et la réalisation d'infrastructures assurant l'interface entre les voies d'eau et les zones portuaires.
- ⑮ IV. – (*Non modifié*) L'État soutiendra, avec les différentes parties intéressées, le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéen et alpin. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 % à 10 % des trafics concernés. L'État pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements pour un montant maximal de 80 millions d'euros. Les autoroutes de la mer sur la façade méditerranéenne contribueront au développement de l'Union pour la Méditerranée sans porter atteinte au littoral méditerranéen.

- ⑩ V. – Le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit, fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation, dont le montant financier devra être clairement établi. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020. Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle seront poursuivies, et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Un débat public sera en outre organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.
- ⑪ La modernisation des barrages de navigation s'accompagnera, lorsque cela est pertinent, de la construction de micro-centrales hydro-électriques.
- ⑫ Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu et portera prioritairement sur la création d'entreprises et la construction et la modernisation de la flotte fluviale. À ce titre, l'État étudiera la possibilité de mettre en œuvre des prêts à long terme et des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire à l'activité des opérateurs.
- ⑬ En outre, l'État étudiera l'opportunité de donner à l'établissement public Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de ces deux études au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.
- ⑭ Le Gouvernement remettra au Parlement, dans les six mois suivant l'adoption de la présente loi, un rapport sur la nécessité de rénovation des barrages manuels du réseau fluvial magistral, sur le coût global de ces interventions et les modalités de financement, ainsi que sur la régénération du réseau fluvial à vocation de transport de marchandises, et l'effort financier pluriannuel consenti à ce titre par l'État.
- ⑮ VI. – Des mesures seront mises en place afin d'améliorer les performances environnementales des poids lourds, notamment en termes de consommation de carburant. Dans cette optique, l'État encouragera la conduite respectueuse de l'environnement, dite « éco-conduite », la mise en place des péages sans arrêt, ainsi que l'affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transports.
- ⑯ Une éco-taxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette éco-taxe aura notamment pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national. L'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Cette redevance pourra être modulée à la hausse sur certains tronçons dans un souci de report de trafic équilibré sur des axes non congestionnés.
- ⑰ Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différents départements au regard de leur éloignement des territoires de l'espace européen.
- ⑱ En outre, le Gouvernement présente au Parlement, au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi, un rapport sur les enjeux et les impacts relatifs à la réduction de la vitesse à 80 kilomètres/heure pour tous les poids lourds circulant sur autoroute et à leur interdiction de se dépasser sur ces axes.
- Amendement n° 309** présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaing, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Dolez, M. Desallangre, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.
- À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « cabotage », insérer les mots : « répond de l'intérêt général et ».
- Amendement n° 527** présenté par le Gouvernement.
- À la dernière phrase de l'alinéa 1, substituer à la deuxième occurrence des mots :
- « et fluvial », les mots : « , fluvial et maritime ».
- Amendement n° 126** présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Bono, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.
- Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :
- « Pour ce faire, un dispositif d'avances remboursables sur crédits carbone sera étudié pour faciliter le démarrage des projets innovants et permettre aux opérateurs de les stabiliser économiquement. »
- Amendement n° 526** présenté par le Gouvernement.
- I. – Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :
- « Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. ».
- II. – En conséquence, supprimer la deuxième phrase de l'alinéa 8.

Amendement n° 153 présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Bono, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« Le Gouvernement remettra au Parlement, dans les six mois suivant l'adoption de la présente loi, puis chaque année, un rapport sur le montant du retard restant à rattraper en matière de financement de l'entretien et de la régénération du réseau ferroviaire, et les solutions pour y parvenir. »

Amendement n° 155 présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Bono, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

I. – Après la deuxième phrase de l'alinéa 5, insérer la phrase suivante :

« Elles pourront bénéficier en stricte contrepartie de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité. »

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. – La perte de recettes pour réseau ferré de France est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Amendement n° 156 présenté par Mme Massat, M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Bono, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Le Gouvernement remet au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer l'impact en termes d'emploi et de qualité de service ainsi que d'en évaluer ses conséquences en matière de continuité du réseau ferroviaire, tant sur le plan national que régional et de report modal. »

Amendement n° 157 présenté par M. Le Déaut, M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Bono, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

À la deuxième phrase de l'alinéa 7, après les mots : « Perpignan et », insérer les mots : « la Lorraine ou ».

Amendement n° 248 présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaigne, M. Gosnat, Mme Amiable, M. Asensi, M. Bocquet, M. Braouezec, M. Brard, Mme Buffet, M. Candelier, M. Dolez, M. Desallangre, Mme Fraysse, M. Gerin, M. Gremetz, M. Lecoq, M. Muzeau, M. Sandrier et M. Vaxès.

Après la première phrase de l'alinéa 8, insérer la phrase suivante :

« Ce trafic est déclaré d'intérêt général. »

Amendement n° 525 présenté par le Gouvernement.

À la quatrième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « existantes », insérer les mots : « ou engagées à la date de promulgation de la présente loi ».

Amendement n° 158 présenté par M. Bono, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Duron, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, Mme Reynaud, Mme Quéré, M. Grellier, Mme Marcel, M. Lesterlin, M. Mesquida, Mme Robin-Rodrigo, Mme Lignières-Cassou, Mme Darciaux, Mme Coutelle, M. Manscour, M. Garot, M. Villaumé, M. Launay, M. Deguilhem, M. Hutin, M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« Il remet également au Parlement une évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire afin d'en mesurer l'impact en termes d'emploi et de qualité de service ainsi que d'en évaluer ses conséquences en matière de continuité du réseau ferroviaire, tant sur le plan national que régional et de report modal. »

