

268^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)

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.
- ⑯ 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.
- ⑰ La modernisation des barrages de navigation s'accompagnera, lorsque cela est pertinent, de la construction de micro-centrales hydro-électriques.
- ⑱ 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.
- ⑲ 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.
- ⑳ 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.
- ㉑ 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.
- ㉒ 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 rétrocédera 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.

23 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.

24 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° 305 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 l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« La France appuiera auprès de l'Union européenne l'étude d'un projet de liaison ferroviaire des estuaires de la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord, joignant en particulier les places portuaires. »

Amendement n° 249 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.

À l'alinéa 14, supprimer les mots : « , l'optimisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes ».

Amendement n° 306 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 l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant :

« L'État inscrira en 2009 dans les conclusions d'un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire dédié aux dessertes portuaires, priorité nationale, les conditions d'une amélioration de la qualité et de la modernisation de la desserte terrestre des grands ports français par les modes de transport massifiés, ferroviaires et fluviaux. »

Amendement n° 70 présenté par Mme Branget, M. Blessig, M. Sordi, M. Maurer, M. Christ, Mme Grosskost, M. Straumann, M. Reiss, M. Herth, M. Raison et M. Schneider.

Rédiger ainsi l'avant-dernière phrase de l'alinéa 16 :

« Toutes les études complémentaires, nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhin et de la Moselle d'une part et celui du Rhône et

de la Saône d'autre part, seront engagées sans délais par les services de l'État, et un débat public sur les différentes possibilités de connexions fluviales sera lancé d'ici à 2012. ».

Amendement n° 308 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 16 par la phrase suivante :

« Les études ayant pour objectif l'interconnexion des bassins fluviaux de la Seine, de la Moselle, du Rhône et du Rhin, seront finalisées. ».

Amendement n° 304 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 l'alinéa 19, insérer l'alinéa suivant :

« L'État étudiera, également, l'opportunité de créer un pôle public des transports, commun à toutes les infrastructures modales de caractère national. ».

Amendement n° 307 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 l'alinéa 20, insérer l'alinéa suivant :

« Une loi programme sur les infrastructures fluviales sera élaborée. Elle servira de base au schéma national des infrastructures de transport en matière de réseau fluvial. ».

Amendement n° 339 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :

« Les tarifs de péages autoroutiers peuvent être modulés en fonction du nombre d'occupants des véhicules. Ces tarifs sont également relevés à proportion de la cylindrée des véhicules, poids lourds compris. »

Amendement n° 340 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :

« Dès l'année 2010, les moteurs des véhicules seront bridés afin qu'ils ne puissent dépasser la vitesse limite de 100 kilomètres/heure. »

Amendement n° 310 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.

À la deuxième phrase de l'alinéa 22, supprimer le mot : « notamment ».

Amendement n° 311 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 la deuxième phrase de l'alinéa 22 par les mots : « alternatives à la route ».

Amendements identiques :

Amendements n° 529 présenté par le Gouvernement et **n° 9** présenté par MM. Le Fur, Benoit, Bernier, Bony, Mme Bourragué, MM. Loïc Bouvard, Couanau, Descœur, Diefenbacher, Goulard, Mmes Marguerite Lamour, de La Raudière, MM. Jacques Le Guen, Le Nay, Léonard, Lorgeoux, Mach, Alain Marc, Méhaignerie, Christian Ménard, Morel-A-l'Huissier et Paternotte.

À la dernière phrase de l'alinéa 23, substituer aux mots : « différents départements », les mots : « différentes régions ».

Amendement n° 250 présenté par M. Daniel Paul, M. Chassaingne, 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 l'alinéa 23, insérer l'alinéa suivant :

« La France portera au niveau communautaire la demande de révision de la directive « eurovignette » en vue d'une intégration des coûts externes dans leur intégralité, particulièrement les coûts environnementaux. ».

Article 11 (*Non modifié*)

- ① I. – 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 dans leur domaine de pertinence, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels.
- ② Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.
- ③ Afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le développement du service auto-train.
- ④ L'État prendra des mesures d'adaptation de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs pour tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer. En Guyane, la possibilité de mise en œuvre d'une ligne ferroviaire desservant les communes du littoral sera étudiée dans une perspective à la fois de désenclavement et de développement durable.
- ⑤ II. – (*Non modifié*)
- ⑥ III. – La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région

parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

- ⑦ Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.
- ⑧ Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. À cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péage.
- ⑨ L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.
- ⑩ Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement :
 - ⑪ – la ligne Sud-Europe-Atlantique constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges ;
 - ⑫ – la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire ;
 - ⑬ – l'arc méditerranéen avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
 - ⑭ – la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin-Rhône ;
 - ⑮ – l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France ;
 - ⑯ – les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.
- ⑰ Il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant fin 2009. Cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets. Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité et sur les espaces agricoles et naturels, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.
- ⑱ Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, incluant la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, seront mises à l'étude la ligne Paris-Amiens-Calais et la ligne Toulouse-Narbonne, reliant les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest et un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre.

19 Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.

Amendement n° 10 présenté par M. Charasse, Mme Berthelot, M. Giacobbi, Mme Girardin, M. Giraud, M. Likuvalu, Mme Jeanny Marc, Mme Orliac, Mme Pinel, Mme Robin-Rodrigo et Mme Taubira.

À l'alinéa 1, après le mot : « est », insérer les mots : « d'assurer l'égal accès au service public des transports en tous points du territoire ».

Amendement n° 162 présenté par M. Letchimy, M. Manscour, M. Lurel, Mme Taubira, Mme Jeanny Marc, Mme Berthelot, M. Lebreton, M. Fruteau, Mme Girardin, M. Jalton, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Lesterlin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

À la dernière phrase de l'alinéa 2, après le mot : « ferroviaires », insérer les mots : « , maritimes et fluviaux ».

Amendement n° 342 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Toute subvention publique de l'État ou d'une collectivité locale directe ou indirecte sera interdite pour la construction ou l'extension d'une infrastructure aéroportuaire à compter du 1^{er} janvier 2010. »

Amendement n° 312 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.

À l'alinéa 5, compléter le troisième alinéa du II par la phrase suivante :

« Toute exonération de charges, de taxe aéroportuaire, toute défiscalisation ou aide diverse par les collectivités ou les établissements gestionnaires, aux compagnies low cost sont interdites. ».

Amendement n° 313 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.

À l'alinéa 5, compléter le II par l'alinéa suivant :

« La France, dans le cadre de sa politique multimodale intégrée des transports, étudiera la faisabilité de la mise en place d'une taxe sur le kérosène applicable sur les lignes aériennes dont l'itinéraire dispose d'une desserte TGV à qualité de prestation comparable. Le produit de cette taxe serait affecté au financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable des transports définie au présent chapitre. ».

Amendement n° 164 présenté par M. Duron, M. Le Déaut, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Bono, 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 6 par les mots : « , et d'assurer la desserte des grandes plates-formes aéroportuaires ».

Amendement n° 165 présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Bono, 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'avant-dernière phrase de l'alinéa 8 par les mots : « , et une ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Nanterre sera mise à l'étude, de manière à réduire le temps de parcours entre Paris, Caen et Cherbourg ».

Amendement n° 251 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 8 par la phrase suivante :

« Les lignes ainsi récupérées seront destinées prioritairement au fret ferroviaire. »

Amendement n° 170 présenté par M. Bono, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Duron, M. Le Déaut, 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 9, insérer 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 ».

Amendement n° 146 présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Bono, 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 12 par les mots : « et la liaison à grande vitesse Normandie ».

Amendement n° 252 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 l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« – La ligne Le Havre – Paris ; ».

Amendement n° 128 présenté par Mme Reynaud, M. Gagnaire, M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Bono, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard, Mme Got, 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 et M. Philippe Martin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Après l'alinéa 17, insérer les trois alinéas suivants :

« Cette concertation portera également sur la mise en place d'une imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées perçue chaque année par les communes sur le territoire desquelles sont implantés ces lignes en raison de cette implantation. Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune. Pour 2009, l'imposition forfaitaire est fixée à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse. Ces chiffres sont révisés chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse. Elle peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« La concertation portera en outre sur le rattachement à la commune du lieu des travaux de construction de la ligne de chemin de fer à grande vitesse des bases d'imposition à la taxe professionnelle des chantiers ayant duré moins de trois mois. »

Amendement n° 253 présenté par M. Chassaing, M. Daniel Paul, 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.

Substituer à la première phrase de l'alinéa 18 les trois phrases suivantes :

« Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini après une concertation à engager au plus tard en 2010 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions. Ce programme inclura notamment la réalisation de la ligne Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon dont

les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Un rapport présentant les options de tracés et les clefs de financement sera remis au plus tard en 2013. »

Amendement n° 132 présenté par M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Peiro, M. Gagnaire, Mme Lepetit, M. Bono, 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 cet article par l'alinéa suivant :

« D'ici 2015, les points noirs de bruit les plus dangereux pour la santé liés à des infrastructures routières, autoroutières ou ferroviaires seront supprimés. »

Article 12 (Non modifié)

- ① I. – Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. L'État encouragera également le transport par câble. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées. L'État étudiera la possibilité que les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de transports urbains instituent une taxe sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant d'un projet de réalisation d'infrastructures de transports collectifs.
- ② L'État apportera la sécurité juridique nécessaire au développement du covoiturage.
- ③ L'État se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre à 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre en 2020 avec notamment la mise en place d'éco-pastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les motocycles.
- ④ La France s'engage à défendre l'objectif communautaire de 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre d'ici à 2012 pour les véhicules particuliers neufs. L'État étudiera la mise en place de la modulation du tarif des péages autoroutiers en fonction de plages horaires, du taux d'occupation des véhicules et de leur niveau d'efficacité énergétique.
- ⑤ L'État soutient et promeut les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, en veillant à ce que ces innovations concou-

rent également à la réduction des polluants locaux, comme les particules ou les oxydes d'azote. Il mettra en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes. Il favorisera les recherches sur des véhicules utilisant des matériaux plus sûrs et plus légers. Il incitera les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises disposant d'un parc automobile à usage professionnel important à procéder à des achats groupés de tels véhicules. Une politique d'incitation à l'éco-entretien des véhicules automobiles nécessaire pour maintenir les véhicules à leur niveau nominal d'émissions polluantes sera mise en œuvre par l'État en coordination avec les professionnels de l'automobile.

- ⑥ Les collectivités territoriales favoriseront la mise en place du disque vert en stationnement payant.
- ⑦ En lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route, l'État mettra en place un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement, notamment dans le cadre de la formation des nouveaux conducteurs.
- ⑧ II. – (*Non modifié*) Le développement des transports collectifs revêt un caractère prioritaire dans les zones périurbaines et urbaines. Il contribue au désenclavement des quartiers sensibles, notamment dans le cadre du plan Espoir-banlieue.
- ⑨ III. – Hors Île-de-France, il est prévu de développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 kilomètres à 1800 kilomètres. Le coût de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements.
- ⑩ Dans un premier temps, l'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants. Privilégiant les projets économes en deniers publics, il pourra également apporter une aide sous forme de prêts bonifiés et s'engage à accompagner les collectivités dans la mise en place de dispositifs de financement adaptés.
- ⑪ Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront également s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, et la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.
- ⑫ Pour favoriser une gouvernance renforcée en matière de coopération transport à l'échelle des aires métropolitaines, et la meilleure cohérence possible du système de transports collectifs urbains et périurbains sur les grands bassins de vie, des expérimentations pourront être mises en place permettant aux autorités organisatrices des transports concernées de confier à un syndicat mixte, autorité métropolitaine de mobilité durable, des compétences élargies en termes d'organisation et de coordination des transports collectifs sur un territoire.
- ⑬ Un programme de transports en commun en site propre sera défini et mis en œuvre outre-mer avec le soutien de l'État et en partenariat avec les collectivités territoriales.

Amendement n° 135 présenté par Mme Lepetit, M. Bono, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Peiro, M. Gagnaire, M. Duron, 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 1, substituer aux mots : « d'une charte des usages », les mots : « d'un code ».

Amendement n° 343 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « d'une charte », les mots : « d'un code ».

Amendement n° 255 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 l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Les autorités organisatrices, collectivités locales et leurs établissements publics, mettent en place une gouvernance coordonnée afin d'articuler et mettre en synergie leurs actions pour une meilleure organisation des transports collectifs, notamment pour rapidement mettre à disposition des usagers une billettique multimodale unique facilitant l'accessibilité. Réseau ferré de France les consultera lors des modifications concernant les infrastructures ferroviaires intervenant sur leur périmètre. »

Amendement n° 344 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter la première phrase de l'alinéa 3 par le mot : « annuelles. »

Amendement n° 1 rectifié présenté par Mme Labrette-Ménager et M. Jacob.

I. – Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Les véhicules de collection ne sont pas concernés par cette obligation de respect d'un seuil d'émission de dioxyde de carbone, ni par l'éco-pastille. »

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° 256 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 3 par la phrase suivante :

« L'État étudiera la mise en place d'un prêt à taux zéro écologique pour l'achat d'un véhicule de catégorie A ou B, faiblement consommateur de carburant et émetteur de dioxyde de carbone, sous conditions de ressources. »

Amendement n° 144 présenté par Mme Massat, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, M. Le Bouillonnet, Mme Lepetit, M. Bono, M. Le Déaut, M. Plisson, M. Peiro, M. Gagnaire, M. Duron, 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'avant-dernière phrase de l'alinéa 5, insérer la phrase suivante :

« L'État étudiera la possibilité d'inciter les propriétaires de taxis et les entreprises de transport collectif à s'équiper en véhicules faiblement émetteurs de dioxyde de carbone. »

Amendement n° 345 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

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

« L'État proposera aux autres membres de l'Union européenne, la mise en place, avant 2010, de l'interdiction de fabriquer, importer et commercialiser à l'intérieur de l'Union des véhicules légers de cylindrée supérieure à 1,5 litres. »

Amendement n° 346 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « , avec notamment, la mise en place d'une réduction de la vitesse des véhicules ».

Amendement n° 147 présenté par M. Pupponi, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Le Déaut, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Bono, 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 8 par les deux phrases suivantes :

« En Île-de-France, les quatre projets spécifiques identifiés dans le plan sont : le raccordement Réseau express régional du Barreau de Gonesse, la Tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, le débranchement du tram-train T4, le tram-train Massy/Évry. Hors Île-de-France, les projets de transport sont les trente-sept retenus pour désenclaver les zones urbaines sensibles. »

Amendement n° 258 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 l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« II bis. – De nouveaux outils de financements seront mis à disposition des collectivités. Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique. Des majorations spécifi-

ques du taux plafond du versement transport seront également rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un transport collectif en site propre. Enfin une extension géographique du périmètre de perception du versement transport et la modulation de son taux doivent être mises en œuvre afin que les régions puissent disposer de nouvelles sources de financement. ».

Amendement n° 149 présenté par M. Le Déaut, M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Peiro, Mme Lepetit, M. Bono, 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 9, insérer l'alinéa suivant :

« De nouveaux outils de financement seront mis à la disposition des régions. Le versement transport fera l'objet d'une réflexion pour l'étendre géographiquement et moduler son taux afin de contribuer au financement des transports régionaux de voyageurs. ».

Amendement n° 257 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.

Rédiger ainsi le début de la dernière phrase de l'alinéa 10 :

« Il pourra apporter une aide... (*le reste sans changement*) ».

Amendement n° 151 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.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les recettes d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur pétrolier pourront constituer une des sources de financement de l'État pour aider à ces investissements ».

Amendements identiques :

Amendements n° 3 rectifié présenté par Mme Dalloz et M. Proriot, **n° 12 rectifié** 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 et **n° 152 rectifié** présenté par Mme Massat, M. Nayrou, Mme Robin-Rodrigo, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, 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 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.

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. – Après le troisième alinéa de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les zones touristiques, ces seuils sont calculés en tenant compte de la population touristique et saisonnière. »

Article 13 (Non modifié)

- ① En Île-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice, en complémentarité avec les autres projets d'infrastructures de transport déjà engagés dans le cadre du contrat de projets État-région. La procédure du débat public aura lieu en 2009 sur le projet de rocade dans sa totalité. Enfin, il conviendra de rénover le réseau RATP et SNCF francilien, de moderniser le matériel roulant, d'améliorer la ponctualité des trains et les conditions de transport des voyageurs. Il faudra permettre une information en temps réel, facilement accessible, sur les conditions de trafic sur l'ensemble du réseau, les retards et les suppressions de trains.
- ② Au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région et les établissements publics compétents pourront figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie et des solutions à l'engorgement de la ligne 13 du métro parisien.
- ③ L'État s'engage à développer des dispositifs de financement spécifiques pour la région francilienne.

Amendement n° 154 présenté par Mme Lepetit, Mme Mazetier, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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 le mot : « déplacements »,

rédiger ainsi la fin de la première phrase de l'alinéa 1 :

« de banlieue à banlieue et de banlieue à Paris ».

Amendement n° 161 présenté par Mme Mazetier, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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.

Compléter la première phrase de l'alinéa 1 par les mots : « , en développant notamment les interconnexions entre moyens de transports, par exemple l'interconnexion place de la Nation entre le RER A et la ligne de tramway T3. »

Amendement n° 166 présenté par Mme Lepetit, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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 la première phrase de l'alinéa 1, insérer la phrase suivante :

« Ce programme, défini en concertation entre l'État et les collectivités territoriales d'Île-de-France, sera piloté par le Syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. »

Amendement n° 167 présenté par Mme Lepetit, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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.

Supprimer la troisième phrase de l'alinéa 1.

Amendement n° 172 présenté par Mme Lepetit, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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.

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « des solutions à l'engorgement » les mots : « le projet porté par le Syndicat des transports en Île-de-France pour le désengorgement ».

Amendement n° 174 présenté par Mme Lepetit, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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.

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« La concertation sur ce dernier sujet aura lieu en 2009, afin que les travaux puissent être lancés dès que possible. ».

Amendement n° 177 présenté par Mme Lepetit, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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.

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. ».

Article 15 (*Non modifié*)

- ① Les deuxième et dernier alinéas de l'article 4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée sont remplacés par neuf alinéas ainsi rédigés :
- ② « Un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.
- ③ « Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :
- ④ « *a*) À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, et d'un réseau fluvial ;
- ⑤ « *b*) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- ⑥ « *c*) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.
- ⑦ « Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.
- ⑧ « Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.
- ⑨ « Il est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature.

- ⑩ « L'État et ses établissements publics gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales passent des contrats pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions. »

Amendement n° 230 présenté par M. Folliot et M. Dionis du Séjour.

Compléter l'alinéa 5 par les mots : « et l'aménagement des territoires ; ».

Amendement n° 348 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Un observatoire énergie, environnement, transport, associant les parties prenantes au Grenelle, est mis en place, dont la mission est notamment d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre selon une méthodologie commune à tous les acteurs. »

Article 15 bis

- ① I. – Le schéma national des infrastructures de transport, qui constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003, sera élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle.
- ② L'État évalue l'opportunité des projets d'infrastructures à inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport en se fondant sur des critères permettant d'apprécier la contribution des projets à l'atteinte des objectifs de développement durable fixés dans le cadre de la présente loi. Ces critères seront par priorité :
 - ③ – le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût ;
 - ④ – l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés ;
 - ⑤ – la performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...);
 - ⑥ – l'accessibilité multimodale, le développement économique et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;
 - ⑦ – l'amélioration de l'efficacité et de la cohérence du système de transport existant ;
 - ⑧ – la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.
- ⑨ II. – (*Non modifié*) À titre expérimental, un groupe national de suivi des projets d'infrastructures majeurs et d'évaluation des actions engagées est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé de représentants du Parlement, du Gouvernement, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et de représentants de la société civile. Il se réunit au moins une fois par an et rend publics ses travaux.
- ⑩ Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi, les actions à évaluer et en précise les modalités.

Amendement n° 349 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la fin de l'alinéa 3, supprimer les mots : « rapporté à son coût ».

Amendement n° 231 présenté par M. Folliot et M. Dionis du Séjour.

À l'alinéa 6, après le mot : « économique », insérer les mots : « , le désenclavement ».

Amendements identiques :

Amendements n° 8 rectifié présenté par Mme Dalloz et M. Proriol et **n° 179** présenté par Mme Massat, M. Nayrou, Mme Robin-Rodrigo, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, M. Le Bouillonnet, M. Bono, Mme Lepetit, M. Duron, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, 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 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.

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« – l'amélioration de la desserte des agglomérations enclavées, des zones rurales et du maillage du territoire dans une perspective d'aménagement du territoire ».

Amendement n° 232 présenté par M. Folliot et M. Dionis du Séjour.

À l'alinéa 7, après le mot : « efficacité », insérer les mots : « , de la sécurité ».

Amendement n° 178 présenté par M. Letchimy, M. Manscour, M. Lurel, Mme Taubira, Mme Jeanny Marc, Mme Berthelot, M. Lebreton, M. Fruteau, Mme Girardin, M. Jalton, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Lesterlin et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « et le désenclavement des villages et bourgs isolés ».

CHAPITRE IV

Énergie

Article 16
(Non modifié)

① Pour atteindre l'objectif de réduction des consommations énergétiques, l'État mettra en œuvre divers instruments comprenant notamment l'adaptation des normes de consommation, la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie, l'extension de l'étiquetage énergétique notamment à tous les appareils de grande consommation, le renforcement, après évaluation, du dispositif des certificats d'économie d'énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs. Le développement des procédés de construction normés, avec des chartes qualité, pour garantir l'efficacité énergétique des bâtiments, sera encouragé.

② Il mettra en place des mécanismes incitatifs pour favoriser la conception et la fabrication de produits et de procédés permettant de réduire les consommations d'énergie et de produire des énergies renouvelables, notamment par les petites et moyennes entreprises. Une partie des sommes collectées au moyen du livret de développement durable pourra être affectée au financement des projets des petites et moyennes entreprises dans le domaine du développement durable. Des mécanismes de garantie de prêts seront mis en place pour soutenir les projets des petites et moyennes entreprises en faveur du développement durable.

③ Dans l'objectif d'un retrait de la vente à compter de 2010, la France soutiendra les projets d'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie dans le cadre communautaire. En accord avec les professionnels concernés, notamment les distributeurs, l'État s'attachera à anticiper les échéances européennes.

④ Les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétiques exigent la mise en place de mécanismes d'ajustement et d'effacement de consommation d'énergie de pointe. La mise en place de ces mécanismes passera notamment par la pose de compteurs intelligents pour les particuliers, d'abonnement avec effacement des heures de pointe. Cela implique également la généralisation des compteurs intelligents afin de permettre aux occupants de logements de mieux connaître leur consommation d'énergie en temps réel et ainsi de la maîtriser.

⑤ L'État étudiera la possibilité d'imposer aux personnes morales employant plus de deux cent cinquante salariés ou agents l'obligation d'établir un bilan de leurs consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre d'ici à la fin 2013, cette échéance étant ramenée à la fin 2010 pour les sociétés dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé. Des campagnes d'information et des mesures d'incitation seront mises en place à destination des petites et moyennes entreprises et autres personnes morales employant entre cinquante et deux cent cinquante salariés ou agents pour qu'elles établissent ces mêmes bilans.

⑥ Afin de tenir compte des réalités physiques, du climat et du mode d'habitat, l'État établira une réglementation thermique spécifique applicable aux départements et régions d'outre-mer ainsi qu'aux collectivités d'outre-mer concernées, tenant compte, s'il y a lieu, des risques sismiques.

Amendement n° 266 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Avant l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« En tant que bien de première nécessité, l'énergie réclame une stratégie spécifique : une politique énergétique. À cet égard, notre société est confrontée à la triple contrainte de la pollution de l'air et de l'effet de serre, du déclin des hydrocarbures, et des risques technologiques, au premier rang desquels le risque nucléaire. La politique énergétique de la France est d'abord basée sur la réduction de ces contraintes par la priorité donnée à la sobriété et à l'efficacité énergétiques. »

Amendement n° 267 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Avant l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la France prévoit un recours accru aux énergies renouvelables adossant aux réseaux centralisés des réseaux décentralisés permettant davantage d'autonomie. »

Amendement n° 101 présenté par M. Tourtelier, M. Gagnaire, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, M. Peiro, Mme Lepetit, 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.

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Le maire pourra réglementer l'utilisation de dispositifs publicitaires et d'enseignes lumineuses afin de réduire leur consommation et les nuisances et développer de nouvelles technologies plus économes en énergie. »

Amendement n° 102 présenté par M. Brottes, 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.

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétique ne doivent exclure personne de la garantie d'un accès de base à un bien de première nécessité comme l'énergie pour répondre à des besoins vitaux, tels que le chauffage et l'éclairage. »

Amendement n° 103 présenté par M. Brottes, 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 4, insérer l'alinéa suivant :

« L'État étudiera la mise en place d'une tarification de l'électricité et du gaz distinguant une consommation vitale à un tarif de base et une consommation de confort à un tarif majoré. »

Amendement n° 105 présenté par M. Le Bouillonnet, M. Brottes, M. Tourtelier, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, 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 4, insérer l'alinéa suivant :

« Afin de réduire le volume des consommations énergétiques et la facture énergétique par habitant, l'État favorisera la pratique de la colocation en particulier dans le parc social. À cet effet, le Gouvernement remettra au Parlement six mois après l'adoption de la présente loi un rapport portant sur les modalités de l'extension de cette forme de location dans le parc des organismes visés à l'article L. 441-2 du code de la construction et de l'habitation. »

Amendement n° 268 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la première phrase de l'alinéa 5, substituer aux mots : « étudiera la possibilité d'imposer » le mot : « imposera ».

Amendement n° 269 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« II. – Après l'article L. 2213-6-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-6-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-6-2. – Le maire ne peut ni octroyer, ni renouveler, pour des activités commerciales en terrasse pour le compte de personnes physiques ou morales, un permis de stationnement sur la voie publique ou une autorisation de voirie, si cette occupation est accompagnée d'une installation de chauffage contrevenant aux normes de déperdition thermique déterminées par décret en Conseil d'État en équivalence avec la réglementation thermique en vigueur concernant le bâti. Le décret en Conseil d'État détermine les modalités d'établissement du diagnostic de déperdition thermique. »

Article 17

① I. – (*Non modifié*) L'article 29 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique est ainsi rédigé :

② « Art. 29. – Les sources d'énergie renouvelables sont les énergies éolienne, solaire, géothermique, marine et hydraulique, ainsi que l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz.

③ « La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales issues de la terre et de la mer, de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers. »

④ II. – (*Non modifié*) Afin de diversifier les sources d'énergie, de réduire le recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre et de porter à au moins 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'État favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de

- 20 millions de tonnes équivalent pétrole la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici à 2020, en portant celle-ci à 37 millions de tonnes équivalent pétrole.
- ⑤ Des objectifs intermédiaires pour chacune de ces filières seront fixés en 2009 et un bilan sera réalisé sur cette base en 2012.
- ⑥ L'État encouragera le développement de certaines actions réalisées, dans le cadre de leurs compétences, par les autorités organisatrices de la distribution d'énergie pour le compte de leurs membres, qui facilitent la mise en œuvre, sur de vastes territoires, de la stratégie et des objectifs nationaux en matière de valorisation des ressources énergétiques locales et de maîtrise des consommations d'énergie, dans un souci d'efficacité, d'homogénéité et de maintien de la solidarité territoriale.
- ⑦ III. – Afin d'atteindre l'objectif défini au premier alinéa du II, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable.
- ⑧ Le développement des énergies renouvelables sera facilité par le recours, aux différents échelons territoriaux, à la planification, à l'incitation et à la diffusion des innovations. Dans chaque région, un schéma régional des énergies renouvelables définira, par zones géographiques, sur la base des potentiels de la région, et en tenant compte des objectifs nationaux, des objectifs qualitatifs et quantitatifs de la région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et fatal de son territoire. L'État se fixe comme objectif une adoption de ces schémas dans un délai d'un an après la publication de la présente loi. Ces schémas auront en particulier vocation à déterminer des zones dans lesquelles les parcs éoliens seront préférentiellement construits. La concertation locale et le cadre réglementaire de l'éolien seront améliorés.
- ⑨ L'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sera envisagée afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources renouvelables.
- ⑩ L'État étudiera la possibilité d'étendre aux départements et aux régions le bénéfice des tarifs d'achat de l'électricité produite à partir de sources renouvelables.
- ⑪ IV. – Le fonds de soutien au développement de la production et de la distribution de chaleur d'origine renouvelable contribue au soutien apporté à la production et à la distribution de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de la biomasse, de la géothermie et de l'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux de transport et de distribution, avec des cahiers des charges adaptés et rédigés à compter du 1^{er} janvier 2010, et par la mobilisation de la ressource lignocellulosique et agricole.
- ⑫ Un soutien appuyé sera apporté aux réseaux de chaleur alimentés à partir de sources renouvelables, y compris par l'utilisation de l'eau des réservoirs miniers profonds.
- ⑬ La production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur sera prise en compte, dans l'ensemble des textes relatifs à la construction et à l'urbanisme, et en particulier dans la réglementation thermique des bâtiments et les labels de performance énergétique, au même titre que la production d'énergie renouvelable *in situ*. Une sous-station de réseau de chaleur alimentée à plus de 50 % à partir d'énergies renouvelables et de récupération est considérée comme un équipement de production d'énergie renouvelable.
- ⑭ V. – (*Non modifié*) La production d'électricité d'origine hydraulique dans le respect de la qualité biologique des cours d'eau fait partie intégrante des énergies renouvelables à soutenir. Est notamment encouragé le développement des stations de transfert d'énergie par pompage.
- ⑮ L'État étudiera les conditions dans lesquelles les unités de production d'hydroélectricité d'une puissance installée inférieure ou égale à 12 mégawatts pourront bénéficier de l'obligation d'achat de l'électricité produite ou de son renouvellement dès lors qu'elles rempliront les critères environnementaux définis par les lois en vigueur et les normes techniques de production, sans contrainte supplémentaire.
- ⑯ VI. – Toute centrale à charbon devra, au stade de son projet de construction et avant son entrée en fonction, comporter un dispositif opérationnel de captage de dioxyde de carbone et devra pouvoir être équipée, dans les meilleurs délais, d'un dispositif de stockage et de transport du dioxyde de carbone.

Amendement n° 227 présenté par M. Poignant.

À l'alinéa 2, après le mot : « géothermique », insérer les mots : « aérothermique, hydrothermique ».

Amendement n° 351 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.

À l'alinéa 3, substituer à la première occurrence des mots :

« fraction biodégradable », les mots : « matière organique non fossile issue ».

Amendement n° 352 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.

À l'alinéa 3, substituer à la deuxième occurrence des mots :

« fraction biodégradable des », les mots : « matière organique issue de certains ».

Amendement n° 270 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « traités séparément de la fraction non biodégradable ».

Amendement n° 106 présenté par M. Peiro, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, 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.

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « ou de réduire la production d'énergie non renouvelable en favorisant les économies d'énergie. ».

Amendement n° 271 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 5, insérer les deux alinéas suivants :

« Au vu de l'ensemble des risques présentés par la filière électronucléaire, la France doit s'engager vers la sortie du nucléaire. Aucune construction de nouveau réacteur ne sera entreprise.

« Les réacteurs pressurisés européens (EPR), la filière MOX et le projet ITER sont abandonnés. »

Amendement n° 272 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Après l'alinéa 5, insérer les deux alinéas suivants :

« La part du nucléaire sera adaptée à la baisse de la demande en électricité et à la montée en puissance prioritaire des énergies renouvelables.

« Par ailleurs, étant donné le caractère stratégique et sensible de cette technologie, tout projet d'exportation de technologie ou signature d'accord de coopération nucléaire civil fera l'objet d'un débat au Parlement. »

Amendement n° 273 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

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

« La réalisation de projets publics ou privés produisant de l'énergie à partir de sources renouvelables telles que définies à l'article 29 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique présente un caractère d'intérêt général, public ou collectif au sens du code de l'urbanisme. »

Amendement n° 107 présenté par M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, M. Le Déaut, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, 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 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 le mot : « nécessaire »

rédigier ainsi la fin de l'alinéa 7 :

« et la part des dépenses de recherche et développement publiques consacrées à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables dans l'ensemble des dépenses de recherche et développement consacrées à l'énergie atteindra au moins 40 % en 2012. Le développement des énergies renouvelables est une composante essentielle d'une politique de développement durable qui doit intégrer l'ensemble de ses objectifs et en particulier les objectifs environnementaux. »

Amendement n° 109 présenté par Mme Massat, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, M. Duron, M. Le Déaut, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, 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 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 la première phrase de l'alinéa 8 insérer la phrase suivante :

« Les régions seront chefs de file ».

Amendement n° 274 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

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

« Le système du tarif d'achat est maintenu, étendu à toutes les énergies renouvelables et renforcé. »

Amendement n° 275 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« Les aérogénérateurs d'une puissance installée inférieure ou égale à 36 kilowattheures ne sont pas intégrés à ces schémas. »

Amendement n° 353 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.

Rédiger ainsi l'alinéa 9 :

« Afin de favoriser la maîtrise énergétique, l'organisation de la distribution et des transports d'énergie doit être repensée dans une perspective de raréfaction des ressources fossiles. L'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sera envisagée afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources renouvelables. »

Amendement n° 354 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 11 par la phrase suivante :

« Le biogaz renouvelable bénéficiera à compter du 1^{er} janvier 2010 d'une obligation d'achat avec des tarifs réglementés, sur le même modèle que l'électricité d'origine renouvelable. »

Amendement n° 276 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Supprimer l'alinéa 16.

Amendement n° 370 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Rédiger ainsi l'alinéa 16 :

« VI. – Tout financement public direct ou indirect pour la production d'énergie non renouvelable est interdit à compter du 1^{er} janvier 2010. »

Article 17 bis

Afin de limiter les dommages environnementaux causés par l'activité hydroélectrique sur les bassins versants sur lesquels les ouvrages sont installés, et afin de faciliter la mise en place de politiques locales de développement durable, la taxe sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques pourra être dé plafonnée au-delà de 25 %.

Article 18

- ① La production en France des biocarburants est subordonnée à l'obligation de mener des expertises exhaustives et contradictoires sur leur bilan écologique et énergétique comprenant en particulier leurs effets sur les sols et la ressource en eau. 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. Sur la base des résultats de ces expertises, la part des biocarburants dans le portefeuille énergétique de la France devra être redéfinie, en tenant compte des investissements déjà réalisés.
- ② Une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième et de troisième générations.

Amendement n° 356 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.

Avant l'alinéa 1, insérer 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. »

Amendement n° 357 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 l'alinéa 1, après chaque occurrence du mot :

« biocarburants », insérer les mots : « et agrocarburants ».

Amendement n° 371 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

I. – À la première phrase de l'alinéa 1, substituer au mot : « biocarburants » le mot : « agrocarburants ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution à la deuxième et à la dernière phrases de l'alinéa 1 et à l'alinéa 2.

Amendement n° 358 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 1 par les deux phrases suivantes :

« Dans l'attente de la mise en œuvre d'un système de certification international, les importations extracommunautaires d'agrocarburants sont interdites en France. Au

niveau international, la France promouvra l'utilisation des bioénergies à d'autres fins que l'exportation, elle soutiendra les projets de développement de la production locale d'énergie à partir de biomasse pour les usages domestiques et agricoles lorsqu'elle est issue de cultures ne servant pas à l'alimentation, ou sur de très petites parcelles ou terres marginales. »

Amendement n° 110 présenté par Mme Le Loch, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Letchimy, Mme Massat, M. Duron, M. Le Déaut, M. Bono, M. Le Bouillonnet, M. Plisson, Mme Lepetit, M. Gagnaire, M. Lurel, M. Gaubert, M. Chanteguet, M. Peiro, Mme Fioraso, 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.

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Dans l'attente de la mise en œuvre d'un système de certification international, les importations extracommunautaires de biocarburants sont interdites en France. »

Amendement n° 359 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 1 par la phrase suivante :

« Dans l'attente de la mise en œuvre d'un système de certification international, les importations extracommunautaires d'agrocarburants sont interdites en France. »

Amendement n° 360 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 1 par la phrase suivante :

« Au niveau international, la France promouvra l'utilisation des bioénergies à d'autres fins que l'exportation, elle soutiendra les projets de développement de la production locale d'énergie à partir de biomasse pour les usages domestiques et agricoles lorsqu'elle est issue de cultures ne servant pas à l'alimentation, ou sur de très petites parcelles ou terres marginales. »

Amendement n° 361 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 1 par la phrase suivante :

« La France reverra également ses objectifs d'incorporation d'agrocarburants et de biocarburants en tenant compte des impacts alimentaires, sociaux, environnementaux, économiques et des bilans carbone et matière liés à leur production. »

Amendement n° 362 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.

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Les accords bilatéraux et multilatéraux conclus entre la France et des pays tiers précisent les critères sociaux et environnementaux à respecter pour les agrocarburants en provenance de ces pays issus de cultures spécifiques. »

Amendement n° 14 présenté par Mme Jeanny Marc, M. Charasse, Mme Berthelot, M. Giacobbi, Mme Girardin, M. Giraud, M. Likuvalu, Mme Orliac, Mme Pinel, Mme Robin-Rodrigo et Mme Taubira.

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « , singulièrement si les plants matière première des biocarburants contribuent à dépolluer des sols contaminés par des pesticides »

Amendement n° 372 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La fiscalité des agrocarburants sera revue en fonction des impacts écologiques des différents produits ainsi que de l'évolution des différentiels de prix de revient entre le carburant d'origine fossile et ses substituts d'origine agricole. »

CHAPITRE V

La recherche dans le domaine du développement durable

Article 19

- ① I. – La recherche joue un rôle central dans l'analyse des processus environnementaux et est à l'origine d'innovations technologiques indispensables à la préservation de l'environnement et à l'adaptation aux changements globaux de la planète. L'effort national de recherche privilégiera les énergies renouvelables, notamment la production d'énergie solaire photovoltaïque à partir de couches minces, l'énergie des mers et toutes les ressources de la géothermie à différentes profondeurs, le stockage de l'énergie, les piles à combustible, la filière hydrogène, la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, notamment par les végétaux, l'efficacité énergétique des bâtiments, des véhicules et des systèmes de transports terrestres, maritimes et aériens, les biocarburants de deuxième et troisième générations, la biodiversité, l'exploration et la caractérisation de la biodiversité en vue notamment de l'amélioration des plantes, la compréhension des écosystèmes, notamment anthropisés, l'étude des services obtenus des écosystèmes, l'écologie de la restauration et le génie écologique, les inventaires du patrimoine naturel, l'analyse des déterminants comportementaux et économiques de la protection de l'environnement, l'observation et la compréhension des changements climatiques, l'adaptation à ces changements et la recherche en météorologie.
- ② Le retard en matière de recherche pour les énergies renouvelables exige de mobiliser de façon convergente et optimisée les organismes de recherche, les universités, les grandes écoles et les centres techniques dans les secteurs de l'environnement et de l'énergie.
- ③ En vue d'améliorer les relations entre la santé et l'environnement, un effort particulier sera consenti en faveur de la recherche dans les domaines des substi-

tuts aux substances chimiques, de l'éco-toxicologie et de la toxicologie, et en faveur des méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé. Un programme permettra de développer les recherches sur les maladies infectieuses et les risques sanitaires liés au changement climatique. Les technologies propres et le développement de produits propres, les technologies du traitement de l'eau et des déchets et de la protection des sols et les méthodes permettant de réduire l'utilisation d'intrants en agriculture, la contribution des végétaux à l'amélioration de l'environnement et de la santé, notamment par la capture et le stockage des produits organochlorés persistants, feront également l'objet de programmes spécifiques. La capture et le stockage du dioxyde de carbone seront soutenus par l'organisation d'un cadre juridique adapté et l'allocation de financements particuliers.

④ II. – (Non modifié)

Amendement n° 373 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la dernière phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « les piles à combustible, ».

Amendement n° 374 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la dernière phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « la filière hydrogène, ».

Amendement n° 375 rectifié présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À la dernière phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, notamment par les végétaux, ».

Amendement n° 376 présenté par M. Yves Cochet, Mme Billard, M. Mamère et M. de Rugy.

À l'alinéa 1, supprimer les mots : « en vue notamment de l'amélioration des plantes ».

Amendement n° 363 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.

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État mettra à l'étude la possibilité de création d'un grand organisme public de recherche appliquée technologique et industrielle. Celui-ci assurera les missions de transfert technologique, d'interface entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée, de continuation des missions de l'Agence nationale de valorisation de la recherche. Il assurera l'évaluation des aides publiques à la recherche technologique et industrielle. Il sera articulé localement avec des Conseils régionaux de la recherche et de la technologie. »

Amendement n° 364 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.

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« En cas d'aide publique à la recherche privée, la mise en œuvre des programmes correspondant doit faire l'objet d'un contrôle sérieux, approprié et régulier de la part de l'État. »