

COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Lundi 28 septembre 2009

GRENELLE II (Urgence – Suite)

SOMMAIRE

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE	1
DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR	1
CMP (Demande de constitution)	1
DÉPÔT D'UN RAPPORT	1
GRENELLE II (Urgence – suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
Article 16	1
Articles additionnels	5
Article 17	10
Article 18	10
Article 19	11
Articles additionnels	13
Article 20 (Non modifié)	16
Article 21	17
Articles additionnels	24
Article 22	25
Articles additionnels	27
Article 22 ter	29
Articles additionnels	31

SÉANCE du lundi 28 septembre 2009

7^e séance de la seconde session extraordinaire
2008-2009

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE TASCA,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :
MME ANNE-MARIE PAYET, M. DANIEL RAOUL.

La séance est ouverte à 15 heures.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Mise au point au sujet d'un vote

M. Jean-Pierre Fourcade. – Lors du scrutin public sur l'ensemble du projet de loi relatif à l'orientation et à la formation professionnelle, MM. Adnot, Darniche, Türk et Mme Desmarescaux ont été déclarés par erreur comme n'ayant pas pris part au vote alors qu'ils souhaitaient voter pour.

Mme la présidente. – Acte est donné de cette mise au point. Elle sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

Décès d'un ancien sénateur

Mme la présidente. – J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Pierre-Christian Taittinger, qui fut sénateur de Paris de 1968 à 1995 et présida nos séances en tant que vice-président pendant quatorze ans.

Au nom du président du Sénat, j'adresse mes plus sincères condoléances à sa famille et à ses proches.

CMP (Demande de constitution)

Mme la présidente. – M. le Président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie. Il sera procédé à la nomination des représentants du Sénat à cette CMP selon les modalités prévues par l'article 12 du Règlement.

Dépôt d'un rapport

Mme la présidente. – M. le Premier ministre a transmis au Sénat le rapport sur l'emploi de la langue française établi en application de l'article 22 de la loi du 4 août 1994 sur l'emploi de la langue française.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

Grenelle II (Urgence – Suite)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la suite du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, après déclaration d'urgence. Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus au titre II, portant sur les transports.

Discussion des articles (Suite)

Article 16

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 2213-3, il est inséré un article L. 2213-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-3-1. - Lorsqu'une commune est membre d'une communauté urbaine ou d'une communauté d'agglomération compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, ou d'une communauté de communes compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, le stationnement des véhicules à moteur est soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, ou limité dans le temps, ou soumis à paiement, sur les voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service régulier de transport public et sur les trottoirs adjacents à ces voies lorsque ces mesures sont nécessaires pour faciliter la circulation de ces véhicules ou l'accès des usagers au service. » ;

2° Le II de l'article L. 5214-16 est ainsi modifié :

a) (Supprimé) ;

b) Après le 3°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la communauté de communes exerce la compétence "Création ou aménagement et entretien de voirie communautaire" et que son territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, la circulation d'un service de transport collectif en site propre entraîne l'intérêt communautaire des voies publiques supportant cette circulation et des trottoirs adjacents à ces voies. Toutefois, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale peut, sur certaines portions de trottoirs adjacents, limiter l'intérêt communautaire aux seuls équipements affectés au service de transports collectifs. » ;

2° bis (nouveau) Après l'article L. 5214-16-1, il est inséré un article L. 5214-16-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5214-16-2. - Quand elle exerce au moins l'une des trois compétences définies aux 1°, 2° et 4° du II de l'article L. 5214-16 ou l'organisation des transports publics de personnes au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la communauté de communes peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service. » ;

2° ter (nouveau) L'article L. 5215-20 est complété par un IV ainsi rédigé :

« IV. - Par convention passée avec le département, une communauté urbaine dont le plan de déplacements urbains comprend la réalisation d'un service de transport collectif en site propre empruntant des voiries départementales ou prévoit sa réalisation peut, dans le périmètre de transports urbains, exercer en lieu et place du département tout ou partie des compétences qui, dans le domaine de la voirie, sont attribuées au département en vertu des articles L. 131-1 à L. 131-8 du code de la voirie routière. Le refus du conseil général de déléguer tout ou partie de ces compétences doit être motivé par délibération. La convention précise l'étendue et les conditions financières de la délégation de compétence ainsi que les conditions dans lesquelles les services départementaux correspondants sont mis à la disposition de la communauté urbaine. » ;

3° L'article L. 5216-5 est ainsi modifié :

aa) (nouveau) Le 2° du I est complété par une phrase ainsi rédigée :

« À ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ; » ;

a) Après le 1° du II, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la communauté d'agglomération exerce la compétence « Création ou aménagement et entretien de voirie communautaire » et que son territoire est couvert par un plan de déplacements urbains, la circulation d'un service de transport collectif en site propre entraîne l'intérêt communautaire des voies publiques supportant cette circulation et des trottoirs adjacents à ces voies. Toutefois, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale peut, sur certaines portions de trottoirs adjacents, limiter l'intérêt communautaire aux seuls équipements affectés au service de transports collectifs. » ;

b) (supprimé) ;

c) (nouveau) Il est ajouté un VII ainsi rédigé :

« VII. - Par convention passée avec le département, une communauté d'agglomération dont le plan de déplacements urbains comprend un service de transport collectif en site propre empruntant des voiries départementales ou prévoit sa réalisation peut, dans le périmètre de transports urbains, exercer en lieu et place du département tout ou partie des compétences qui, dans le domaine de la voirie, sont attribuées au département en

vertu des articles L. 131-1 à L. 131-8 du code de la voirie routière. Le refus du conseil général de déléguer tout ou partie de ces compétences doit être motivé par délibération. La convention précise l'étendue et les conditions financières de la délégation de compétence ainsi que les conditions dans lesquelles les services départementaux correspondants sont mis à la disposition de la communauté d'agglomération. »

Mme Mireille Schurch. – Je ne reviens pas sur les conditions d'examen de ce texte, qui ont déjà été dénoncées.

Ce volet comporte des points positifs, telle la possibilité pour un syndicat mixte compétent en matière de transports publics d'adhérer à un syndicat mixte SRU ou la modulation des péages. D'autres avancées ont été apportées en commission, parfois à notre initiative. Le projet de loi impose toutefois des contraintes aux collectivités et aux particuliers, et abandonne à la concurrence les missions d'expertise, de conseil et de contrôle. Certains transferts de compétences anticipent insidieusement la réforme des collectivités territoriales. Nous défendrons l'intervention publique en matière d'auto-partage dans nos amendements au chapitre premier.

Les dispositions sur les investissements ferroviaires, détaillées dans la loi de programmation, ont disparu de ce projet de loi. C'est hors cadre parlementaire que le ministre nous a présenté « un grand engagement national pour le fret ferroviaire » de 7 milliards. En mars dernier, lors de l'examen du projet de loi Organisation et régulation des transports ferroviaires, j'avais proposé un emprunt national ou européen pour le fret ferroviaire, en soulignant l'importance de la maîtrise publique et du maintien du trafic de wagons isolés, ainsi que l'intérêt environnemental. Je suis donc attentive à ce plan fret, tout en regrettant que conditions de financement et échéances restent floues.

La suppression prévue de 70 % du trafic wagon isolé par la SNCF risque d'être néfaste aux chargeurs, aux activités de la SNCF, au report modal et au maillage territoriale. Aujourd'hui, les opérateurs ferroviaires de proximité sont rares et n'ont pas fait leurs preuves. Cette réduction brutale d'une activité qui représente le tiers du chiffre d'affaires de Fret SNCF entraînera un report de deux millions de camions supplémentaires par an vers la route, sans parler des répercussions sur le personnel : je crains une privatisation rapide par la création de filiales et la suppression de près de 4 600 emplois...

Aujourd'hui, 13 000 poids lourds empruntent quotidiennement l'A12, contre 80 remorques pour l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettencourt. Il faut revoir les coûts réels du transport routier : en matière d'usure de la chaussée, un poids lourd équivaut à 600 véhicules particuliers ! Nous sommes pour la modulation de péage, mais il faut à terme internaliser les coûts externes.

La mise en place de télépéages automatiques et l'accès aux fichiers électroniques des cartes grises entraîneront la suppression de l'activité manuelle de perception des péages. Il faut que les entreprises s'engagent à ce que l'automatisation se fasse sans mutation ni licenciement. Notre groupe sera attentif aux garanties accordées aux salariés, et à la prise en compte du coût réel du transport routier sans lequel la révolution verte reste une illusion. Notre vote dépendra des réponses du Gouvernement sur ces questions.

Mme la présidente. – Je rappelle que les prises de parole sur les articles sont limitées à cinq minutes...

M. Michel Teston. – Nous avons soutenu le projet de loi Grenelle I car, même s'il n'allait pas assez loin, ses avancées étaient notables. Ainsi en était-il du développement des modes de transports de marchandises alternatifs à la route et des objectifs de réduction des gaz à effet de serre. En outre, certaines de nos propositions avaient été retenues. Le Grenelle I a donc suscité de nombreux espoirs mais si certaines dispositions du volet transport de ce texte constituent des avancées, il n'en demeure pas moins qu'il est, globalement, décevant.

Certes, nous nous félicitons des dispositions relatives à l'auto-partage que nous avons toujours défendu et nous saluons la proposition de loi de Roland Ries. En outre, l'évolution des compétences des autorités organisatrices de transport devrait améliorer la coordination en matière de transports urbains.

Nous sommes également favorables au fait que les autorités organisatrices de transport puissent instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains et immeubles bâtis afin de financer les infrastructures de transports collectifs en site propre. Cela devrait permettre aux collectivités de trouver d'autres modes de financement que les 2,5 milliards promis par l'État et dont seuls 800 millions ont été programmés. Les besoins pour les transports en commun en site propre (TCSP) sont en effet estimés à 40 milliards, dont 26 pour la seule Ile-de-France d'ici à 2020.

En revanche, toutes les autres activités du ferroviaire, pourtant un des éléments phares du Grenelle I, sont quasiment absentes de ce projet de loi. Comment passer sous silence le plan fret, avec sa réorganisation du transport des wagons isolés qui n'encourage pas le report modal ?

M. Roland Courteau. – Tout à fait !

M. Michel Teston. – Conscients de la nécessité d'une politique des transports plus respectueuse de l'environnement, nous vous proposerons divers amendements pour améliorer le dispositif actuel. Il s'agira de préciser les activités de transport qui pourront être prises en charge par les autorités organisatrices, d'apporter des améliorations au dispositif d'auto-partage et de permettre aux

collectivités territoriales de percevoir de nouvelles recettes pour faire face à leurs charges. Nous présenterons aussi divers amendements relatifs aux péages.

A ce stade, ce titre relatif aux transports n'est pas à la hauteur des enjeux.

M. Roland Courteau. – Et oui !

M. Jean-Pierre Raffarin. – Ah !

M. Michel Teston. – Nous souhaitons donc améliorer ce texte et je vois que M. Raffarin, ancien Premier ministre, semble m'approuver. (*Rires*)

M. Roland Ries. – L'article 16 clarifie les compétences des collectivités afin d'améliorer la planification et la gestion de tous les modes de transport. Il prévoit ainsi de renforcer la coordination entre les compétences transports urbains, voirie et stationnement sur les territoires des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dotés de plans de déplacements urbains, conformément à ce qu'avait préconisé le comité opérationnel sur les transports urbains et périurbains. Si l'objectif est louable, les dispositions de cet article sont loin de satisfaire ces ambitions.

L'article 16 ne modifie qu'à la marge les dispositions actuelles.

M. Paul Raoult. – C'est un texte qui va changer la face du monde ! (*Sourires*)

M. Roland Ries. – Depuis des années, les spécialistes s'accordent sur la nécessité de décentraliser intégralement le pouvoir de sanction du stationnement et de transférer la compétence au niveau intercommunal, afin que la personne publique responsable des déplacements soit aussi responsable de la politique du stationnement, sur voirie et en ouvrages. C'est le sens de la notion d'autorité organisatrice des déplacements.

Les voies et les trottoirs supportant la circulation d'un transport collectif en site propre seront déclarés automatiquement d'intérêt communautaire. Or, les équilibres politiques de nombreuses communautés pourraient être bouleversés par cette mesure. L'intérêt communautaire était jusque là une « variable d'ajustement politique » librement décidée par les communes formant l'intercommunalité. Défini à la majorité qualifiée, il détermine le degré d'intégration du groupement et donc le coefficient d'intégration fiscale qui intervient dans le calcul de la DGF. Cette mesure aura donc des conséquences sur les équilibres financiers des groupements.

Une autre mesure intègre aux compétences optionnelles des communautés de communes et d'agglomération l'organisation d'un service de vélos en libre-service. Outre que la traduction législative du concept pose question, le fait d'en faire une compétence optionnelle sans aucun rapport avec la détention de la compétence « transports et

déplacements » entre en contradiction avec la notion d'autorité organisatrice des déplacements. Pour conforter la logique d'intégration de cette compétence dans les zones urbaines, il convient d'ailleurs de modifier la définition du contenu de la compétence transports urbains. Enfin, la création d'une compétence doit être précédée d'une réflexion sur son niveau d'exercice. (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Mme la présidente. – Amendement n°681 rectifié *quinquies*, présenté par Mme Gourault et les membres du groupe UC.

Rédiger comme suit la seconde phrase du second alinéa du b) du 2° de cet article :

Toutefois, les conseils municipaux des communes membres de la communauté de communes statuant dans les conditions prévues au IV de l'article L. 5214-16 peuvent, sur certaines portions de trottoirs adjacents, décider de limiter l'intérêt communautaire aux seuls équipements affectés au service de transports collectifs.

M. Nicolas About. – Lorsque la communauté de communes est compétente en matière de création ou d'aménagement et d'entretien de voiries communautaires, les communes membres doivent déterminer à la majorité qualifiée l'intérêt communautaire des voies et de leurs dépendances. Cette règle doit également s'appliquer en cas de modification ou de retrait de la compétence.

M. Louis Nègre, rapporteur de la commission de l'économie, – La commission avait émis un avis défavorable sur l'amendement initial, car la notion de portions de trottoirs adjacents avait été supprimée, alors qu'elle permet de répondre au cas par cas aux spécificités locales.

La commission n'a pas examiné ce nouvel amendement, mais j'y suis, à titre personnel, favorable, car il ne crée pas de nouvelles règles en matière de déclaration d'intérêt communautaire. Dans les communautés de communes, contrairement aux communautés d'agglomération et urbaines, cette déclaration est le monopole des conseils municipaux, statuant à la majorité qualifiée.

L'amendement n°681 rectifié quinquies est adopté, le Gouvernement s'en étant remis à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. – Amendement n°346 rectifié *bis*, présenté par MM. du Luart, Leroy et Revet.

Supprimer le 2° ter de cet article

M. Charles Revet. – Il s'agit du transfert de la compétence voirie aux communautés urbaines sur leurs territoires. A l'évidence, cette question devra être analysée à l'occasion de la prochaine réforme territoriale.

Mme la présidente. – Amendement identique n°442, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Mme Mireille Schurch. – S'il est important d'assurer une gestion intégrée des transports en commun en site propre, il est prématuré de redéfinir les compétences des collectivités territoriales avant d'avoir débattu de la réforme des collectivités territoriales.

L'amendement n°455 rectifié n'est pas défendu.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il est tout à fait possible que nous examinions prochainement la réforme des collectivités territoriales. Pour autant, n'ayons pas peur ! Il ne s'agit ici que de conventions passées volontairement entre les départements et, par exemple, une communauté urbaine, dans le but d'améliorer les transports collectifs.

Si d'aventure le projet de réforme des collectivités territoriales était examiné demain, nous aviserions mais, de grâce, faisons fonctionner les transports en commun et donnons-nous les moyens de notre politique. Avis défavorable.

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

A la demande de la commission, les amendements identiques n°s346 rectifié bis et 442 sont mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	323
Nombre de suffrages exprimés.....	323
Majorité absolue des suffrages exprimés	162
Pour l'adoption	
Contre	137
	186

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Paul Raoult. – Miracle !

Mme la présidente. – Amendement n°347 rectifié *bis*, présenté par MM. du Luart, Leroy et Revet.

Supprimer le c) du 3° de cet article.

M. Charles Revet. – Notre amendement a la même motivation que le précédent : puisqu'une réforme des collectivités territoriales va redéfinir leurs compétences, il est assez légitime d'analyser alors l'ensemble de ces dispositions.

M. Paul Raoult. – Quel manque de conviction !

Mme la présidente. – Amendement identique n°443, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Mme Mireille Schurch. – C'est la même logique : n'anticipons pas sur cette fameuse réforme des collectivités territoriales.

L'amendement n°456 rectifié n'est pas soutenu.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Même cause, mêmes effets. Il faut aller de l'avant. Nos compatriotes attendent de nous des positions claires. Avis défavorable.

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

L'amendement n°347 rectifié bis est retiré.

L'amendement n°443 n'est pas adopté.

L'article 16 est adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°474, présenté par M. Ries.

Après l'article 16, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Après l'article 529-11, il est inséré une division additionnelle ainsi rédigé :

« Section II *ter*.

« Dispositions applicables aux contraventions en matière de stationnement payant

« Art. 529-12. - Pour les contraventions en matière de stationnement payant, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521, par une transaction passée entre le contrevenant et l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales.

« Art. 529-13. - La transaction est réalisée par le versement d'une redevance forfaitaire instituée par l'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 et du 2° de l'article L. 2122-22 du code général des collectivités territoriales. Le montant de la redevance forfaitaire ne peut être supérieur à la somme exigée pour une journée complète de stationnement, sans pouvoir excéder un montant défini par décret en Conseil d'État.

« Ce versement est effectué entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction ou, dans les quinze jours à compter de cette constatation, auprès du service indiqué dans la proposition de transaction apposée sur le véhicule.

« A défaut d'un versement effectué selon ces modalités ou d'apposition de la proposition de transaction sur le véhicule, la proposition de transaction est adressée par courrier au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Il est alors ajouté à la somme due le montant des frais de constitution de dossier. Le paiement doit être réalisé auprès du service indiqué dans la proposition de transaction dans un délai de quarante-cinq jours à compter de cet envoi. Ce délai est porté à soixante jours en cas de paiement par télépaiement.

« L'autorité compétente en vertu de l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales peut demander aux services de l'État d'adresser, pour son compte, la proposition de transaction. Les données

d'immatriculation et d'infraction sont en ce cas transmises aux services de l'État, dans des conditions fixées par décret.

« Art. 529-14. - Le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule, dans le délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi de la proposition de transaction, une protestation auprès de l'autorité publique en charge du stationnement payant sur voirie. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

« Art. 529-15. - A défaut de paiement ou de protestation dans les délais mentionnés aux articles 529-13 et 529-14, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'autorité publique compétente au ministère public, et le titulaire du certificat d'immatriculation ou l'une des personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route devient alors redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée au profit du Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.

« Art. 529-16. - La réclamation contre l'avis d'amende forfaitaire majorée prévue par l'article 530 du présent code n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. » ;

2° Dans le premier alinéa de l'article 530, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « , au second alinéa de l'article 529-5 ou à l'article 529-15 » ;

3° Dans le premier alinéa de l'article 530-1, après la référence : « 529-5 », sont insérés les mots : « ou de l'article 529-14, » ;

4° Le deuxième alinéa de l'article 707-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les comptables du Trésor en charge du recouvrement des amendes bénéficient d'un droit de consultation directe du fichier national d'immatriculation des véhicules. ».

II. - Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'article L. 2213-6 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Est instituée une redevance forfaitaire telle que mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale, exigible du contrevenant en cas de non paiement ou de paiement insuffisant des droits précités relatifs au stationnement payant sur la voie publique.

« La gestion du stationnement payant sur la voie publique peut être confiée par convention à une personne morale de droit public ou privé dans le respect des règles de mise en concurrence propres à chaque catégorie de contrat. Cette convention ne peut pas avoir pour objet ou pour effet de dessaisir le maire des attributions qui lui sont dévolues par les articles

L. 2213-1 à L. 2213-6 et en particulier la fixation des droits et redevances précités de stationnement.

« Lorsque les communes gèrent le stationnement payant sur voirie en régie directe, les recettes de stationnement payant sont encaissées par un régisseur de recettes » ;

2° L'article L. 2333-87 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La délibération établissant les tarifs de stationnement détermine également le montant de la redevance forfaitaire qui est due par le contrevenant en cas de non-paiement de la redevance de stationnement, conformément aux dispositions des articles 529-12 à 529-16 du code de procédure pénale. » ;

3° Après l'article L. 2333-87, il est inséré un article L. 2333-87-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2333-87-1. - I. - Le montant des redevances et des redevances forfaitaires mentionnées à l'article L. 2333-87 et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier, est acquis à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent en vertu de l'article L. 2333-87 du présent code.

« Dans le cas où la proposition de transaction mentionnée à l'article 529-13 du code de procédure pénale a été adressée au contrevenant par l'État, agissant pour le compte de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent, une fraction du montant de la transaction correspondant aux frais de constitution du dossier reste acquise à l'État selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

« La commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte compétent transmet à l'État l'information concernant le montant des redevances forfaitaires encaissées, quelles que soient les modalités choisies pour la gestion du stationnement payant sur voirie, selon une fréquence et des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

« II. - Par dérogation au I du présent article, une partie du produit brut des redevances forfaitaires perçues par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes situés en région d'Ile-de-France, quelles que soient les modalités choisies pour leur encaissement, est reversée à la région d'Ile-de-France et au Syndicat des Transports d'Ile de France, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;

4° L'article L. 2321-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 3° Les dépenses occasionnées par l'application du II de l'article L. 2333-87-1. » ;

5° Le dernier alinéa de l'article L. 2512-14 est complété par les mots : « ou, en matière de stationnement payant sur voirie, par des agents des personnes morales de droit public ou privé auxquelles la gestion du stationnement

payant sur voirie a, le cas échéant, été confiée, agréés par le préfet de police. » ;

6° L'article L. 2512-14 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sur les voies et portions de voies mentionnées aux deuxième et quatrième alinéas du présent article, la redevance forfaitaire prévue par l'article 529-13 du code de procédure pénale est établie après avis conforme du préfet de police. » ;

7° Le 6° de l'article L. 1617-5 est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il comprend notamment un droit d'accès au fichier national d'immatriculation des véhicules. » ;

b) Dans le troisième alinéa, le mot : « débiteurs » est remplacé par le mot : « redevables ».

III. - Le code de la route est ainsi modifié :

1° Avant le dernier alinéa de l'article L. 130-4 est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 13° Les agents des personnes morales de droit public ou privé chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie, agréés par le préfet, ou à Paris, par le préfet de police. » ;

2° Le I de l'article L. 330-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 14° Aux comptes directs du Trésor. Les personnes morales de droit public ou privé, chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues par l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, obtiennent communication de l'identité et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dès lors qu'elles ont pour seul but de lui adresser un formulaire de redevance forfaitaire constatant une infraction à la réglementation sur le stationnement payant, par l'intermédiaire d'un serveur national mis en place par les services de l'État selon des modalités fixées par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre de l'intérieur. »

IV. - Le quatrième alinéa (3°) de l'article 1-1 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France est ainsi rédigé :

« 3° La part du produit des amendes de police relatives à la circulation routière, dans les conditions définies à l'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales, ainsi que la part du montant des redevances forfaitaires relatives au stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues au II de l'article L. 2333-87-1 du même code. »

V. - Sans préjudice de l'application de l'article 529-13 du code de procédure pénale et des articles L. 2213-6 et L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, le montant de la redevance forfaitaire prévue à l'article 529-13 du code de procédure pénale,

applicable par défaut à la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions, est fixé par décret en Conseil d'État.

VI. - Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application :

1° Des dispositions résultant du 1° du I du présent article, conformément aux dispositions de l'article 530-3 du code de procédure pénale ;

2° Des dispositions résultant des 1° à 7° du II du présent article ;

3° Des dispositions résultant du IV et du V du présent article.

VII. - Les dispositions des sections I à V du présent article entrent en vigueur le 1er janvier 2010.

VIII. - La perte de recettes résultant pour l'État du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Roland Ries. – La situation actuelle du stationnement n'est pas plus satisfaisante qu'en 2005 lorsqu'un rapport conjoint de l'Inspection générale des finances, des services judiciaires de l'administration et du conseil général des Ponts-et-chaussées jugeait la verbalisation du stationnement totalement opaque, inefficace et obsolète, une situation que reflétait d'ailleurs la chaîne de paiement des amendes et qui pourrait conduire l'État à se désengager du dossier. Or l'insertion du stationnement payant dans la politique publique des déplacements urbains est prioritaire.

Voilà dix ans que deux chercheurs, l'un suisse et l'autre français, ont démontré comment l'offre de stationnement conditionnait les développements modaux en incitant ou non les gens à prendre leur voiture. Précisément, le premier rapport que j'ai cité soulignait que les collectivités locales sont les mieux placées pour conduire les évolutions nécessaires dans un cadre territorialisé.

Mon amendement reprend presque à l'identique celui que Christian Philip avait défendu à l'Assemblée nationale en 2005 -les législatures passent, les problèmes restent... Améliorant le traitement des infractions, il renforce la maîtrise des collectivités sur le stationnement payant, pour en faire un instrument au service de leur politique de déplacements. Il étend au stationnement payant sur la voirie, qui relève aujourd'hui de contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comme il y en a un pour les transports publics. Le contrevenant pourrait régler une redevance forfaitaire à l'autorité compétente, mairie, EPCI ou syndicat de communes, qui en aura fixé le montant, soit en application du pouvoir de police du maire, soit au titre de la gestion domaniale.

En corrigeant les dysfonctionnements, on donne aux collectivités les moyens de construire une politique des transports urbains. C'est conforme aux

engagements pris par le candidat Sarkozy envers Michel Destot, qui présidait alors le Gart. Il affirmait en effet vouloir donner aux maires ou présidents d'agglomération qui le demandent l'instrument d'une politique volontariste des déplacements urbains, ce qui suppose de dépénaliser les infractions de stationnement sur la voirie. Il souhaitait alors que chaque collectivité soit libre de choisir entre une procédure décentralisée, dans laquelle elle modulerait les tarifs et recevrait le produit des redevances ou amendes, et une procédure administrée par l'État.

Je serais donc surpris que vous ne rejoigniez pas une proposition qui reprend l'essentiel des engagements du Président de la République. Merci de les respecter ! (*Approbatons amusées sur les bancs socialistes*)

M. Louis Nègre, rapporteur. – M. Ries a d'excellentes références (*sourires*) et son amendement est très intéressant.

Il a le mérite d'aborder la question par voie de transaction. Personnellement, je pense qu'il ne va pas assez loin, dans la mesure où il conserve le caractère pénal en cas d'infraction. Mais sa rédaction, intéressante, alimentera utilement les réflexions du groupe de travail du Sénat sur la réforme de la politique de stationnement. Retrait, donc, ou défavorable. Reste, monsieur le ministre, qu'au vu du rapport de 2005 produit par l'Inspection générale des finances, les services judiciaires et les Ponts-et-Chaussées, on se dit qu'il est plus que temps de travailler à ce dossier. On y lit en effet que le taux de paiement spontané ne dépasse pas 35 % et 10 % à Paris, que le produit de la redevance de stationnement n'est pas connu pas plus que le montant global recouvré et qu'une évolution profonde et globale du système est indispensable. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, d'examiner avec attention ce dossier.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous connaissons bien, monsieur le président du Gart, cette demande des collectivités. J'ai moi-même confié, naguère, une mission sur le sujet au député du Rhône. Mais il est trop tôt pour trancher : nous n'avons pas réglé le problème de la pénalisation, sur lequel un travail est engagé avec les ministères de l'intérieur et de la justice. Sans compter qu'il s'agit là d'une ressource pour la péréquation, non négligeable pour les petites collectivités.

Le rapporteur a témoigné de son engagement, je suis prêt à travailler avec lui. Nous aboutirons, mais aujourd'hui, nous ne sommes pas prêts techniquement. En opportunité, donc, et non pas sur le fond, retrait ou rejet.

M. Roland Ries. – Vous n'êtes pas prêt, monsieur le ministre, mais cela fait dix ans que ça dure ! (*On s'amuse à gauche*) On nous oppose toujours les mêmes arguments.

Le système ne fonctionne pas. Le rapporteur l'a rappelé : 10 % effectivement perçus ! Les autorités organisatrices dans leur ensemble, gauche et droite confondues, sont unanimes. Je maintiens l'amendement. A chacun de prendre ses responsabilités.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Je comprends le souci de M. Ries. C'est une question sur laquelle le comité des finances locales s'est penché à plusieurs reprises. Restent cependant deux difficultés. Personne ne sait s'il existe un écart entre les sommes effectivement collectées et les sommes reversées aux collectivités. Si tel était le cas, l'amendement relèverait de l'article 40... En outre passer d'un recouvrement par les comptables publics à un recouvrement par chaque collectivité suppose de créer, au sein des intercommunalités, un service de recouvrement... Ce qui me gêne, enfin, c'est la dualité entre ce mode de recouvrement et le maintien du caractère pénal pour les mauvais payeurs.

Le ministre reconnaît, avec vous, qu'il faut se dépêcher de trancher. Mais on ne peut pas voter cet amendement aujourd'hui, et le groupe UMP ne le fera pas. Reste, monsieur le ministre, que l'on ne peut laisser ce chantier éternellement ouvert, et qu'il faudra rapidement faire des propositions.

L'amendement n°474 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°683, présenté par M. Lise et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 16, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

En application de l'article 73, alinéa 3, de la Constitution et des articles L.O. 34445-1 à L.O. 34445-8-12 du code général des collectivités territoriales, le conseil général de la Martinique est habilité, pour une durée de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, à fixer les règles instituant :

- un périmètre unique de transport qui se substitue à tous les périmètres de transports urbains existants,

- une autorité organisatrice unique de transport qui se substitue aux autorités organisatrices de transport existantes pour l'exercice des compétences qu'elles détiennent en matière de transport intérieur public de personnes. Cette autorité organisatrice unique se voit attribuer les compétences d'organisation du transport maritime intérieur. La dite autorité sera mise en place en concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales.

M. Claude Lise. – Le transport urbain de personnes, en dépit des efforts considérables du département et de la région, reste très insuffisant en Martinique. La difficulté majeure tient à la coexistence de seize communautés organisatrices, suscitant conflits de compétence, défaut de cohérence,

inégalités et nuisances sur un territoire dont l'échelle est comparable à celle d'une grande agglomération comme Saint-Etienne. Il devrait être à périmètre unique.

Or, deux demandes d'habilitation du conseil général et une autre du conseil régional, prises sur le fondement de l'article 73, sont restées lettre morte. M. Jégo, votre prédécesseur, s'est contenté de lancer, au cours d'une audition publique, que ces demandes n'étaient pas légales, tandis que vous-même, dans un courrier du 23 janvier, écriviez de façon assez déconcertante que grâce à un amendement voté lors du Grenelle I, l'État pouvait désormais prendre des dispositions spécifiques en faveur des transports collectifs outre-mer. Mais que faites-vous de l'article 3 de la Constitution qui autorise les adaptations à la situation particulière des DOM et permet au Parlement, depuis la réforme de 2003, d'accorder des habilitations ? Les élus, monsieur le ministre, sont pourtant unanimes sur cette question. (*M. le ministre le conteste*)

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cet amendement ne m'a pas laissé indifférent. Sur la question de droit, il serait en effet choquant, si cela était avéré, que le secrétaire d'État ait exercé un droit de veto en refusant de faire paraître au *Journal officiel* la délibération du conseil général de Martinique. Je ne peux à cet égard que renvoyer au rapport de la mission commune d'information du Sénat sur la situation des départements d'outre-mer, présidé par M. Doligé, qui rappelle avec force que la loi organique du 21 février 2007 n'autorise en aucun cas le Gouvernement à exercer un contrôle en opportunité des délibérations prises en application de l'article 73 de la Constitution.

Sur le fond, on ne peut qu'être favorable sur le principe de créer un périmètre unique de transport et une autorité organisatrice de transport unique, sur un territoire grand comme le cinquième d'un département métropolitain. Toutefois, l'amendement ne détermine pas qui, de la région ou du département, sera l'AOT, alors que la procédure d'expérimentation prévue par l'article 73 de la Constitution requiert cette précision.

J'émet donc un avis défavorable tout en souhaitant que l'on trouve rapidement une solution à cette situation peu satisfaisante.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis. J'ajoute que l'ensemble des collectivités concernées n'ont pas le même sentiment. On ne va pas jouer le conseil général contre l'agglomération. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. Serge Larcher. – J'indique à M. le rapporteur que la mission commune d'information était présidée par Serge Larcher.... Je soutiens l'amendement de M. Lise, qui constitue un enjeu fort pour le développement durable de la Martinique.

Sur notre territoire exigu, le réseau routier est saturé. Or l'enchevêtrement des compétences nuit à

l'efficacité de l'action publique. Il faut rationaliser, en créant une autorité unique. Telle était la conclusion consensuelle de la mission d'information que je présidais. L'amendement ne fait que reprendre une délibération du conseil général transmise par deux fois au Gouvernement et qui est parfaitement conforme à l'article 73 de la Constitution. La Guyane bénéficie déjà d'un tel dispositif. Pourquoi un tel blocage, alors que la proposition fait l'objet d'un large consensus ? Fort-de-France n'a peut-être pas répondu, mais la population martiniquaise partage notre volonté ! Il y a de la sauvegarde de ses intérêts et vous savez à quelles extrémités elle est parfois conduite lorsque ses appels ne sont pas entendus. Monsieur le secrétaire d'État, faites aboutir cette affaire au plus tôt, car nous sommes asphyxiés ! (*Applaudissements à gauche*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous sommes tous favorables au développement de l'outre-mer, ainsi qu'à une véritable politique des transports. Je vais me rendre prochainement à la Réunion où un projet de tram-train réunit toutes les collectivités. En revanche, lorsqu'il n'y a pas accord entre le département et l'agglomération, ce n'est pas au Gouvernement de trancher, tel n'est pas l'esprit de l'article 73 : débrouillez-vous entre vous puis nous prendrons acte de vos choix.

M. Serge Larcher. – Avez-vous reçu un refus explicite, écrit, de Fort-de-France ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous n'avons pas reçu de réponse.

M. Didier Guillaume. – Le ministre d'État, dans la discussion générale, a rappelé que les enjeux, planétaires, exigeaient des actes et non plus seulement des déclarations d'intention. Tel est l'objet du Grenelle II. Et le Sénat doit montrer aux citoyens, aux associations, qu'il veut aller plus loin. Vous ne pouvez continuer à répondre : « C'est une bonne idée, nous verrons demain ». Pour tuer une initiative, il suffit de créer une commission, disait Clémenceau... Sur les trois représentants de l'outre-mer présents aujourd'hui, deux se sont exprimés clairement. Ils ont des responsabilités éminentes, suivons leur avis éclairé. Il s'est tout de même passé des choses il y a quelques mois ! Les états généraux ne vont-ils déboucher sur rien ? Jamais dans un département de métropole on ne songerait à réclamer l'avis de tout le monde, de toute commune, toute agglomération ! Suivons nos collègues, affichons clairement la volonté du Sénat.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement s'en est remis à la sagesse. Et j'observerai avec attention comment M. Letchimy et vos amis, à l'Assemblée nationale, se prononceront sur une telle proposition.

M. Paul Raoult. – Mais le Sénat est le Sénat : toujours en avance sur l'Assemblée nationale. (*Sourires*)

M. Claude Lise. – Monsieur le ministre, tenteriez-vous d'attiser des conflits locaux entre élus de gauche ? Sachez que depuis mars 2008, l'agglomération a changé de président, qui a désormais une sensibilité très proche de la nôtre. En outre, sur le plan du droit, je souligne que la loi de février 2007 ne prévoit nullement la consultation de la communauté d'agglomération ! Nous avons suivi la procédure strictement et nous pourrions même attaquer le Gouvernement qui a omis de publier au *Journal officiel* la délibération dont nous parlons ici. Je regrette ce jeu politicien qui consiste à exploiter les quelques problèmes que rencontrent actuellement deux composantes d'une même sensibilité. D'autant que les élus proches de M. Letchimy ont par deux fois voté la délibération au conseil général : il y a eu unanimité.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. – C'est un problème local. Et le ministre s'en est remis à la sagesse. La sagesse conduit plutôt, me semble-t-il, à être favorable à l'amendement.

L'amendement n°683 est adopté et devient un article additionnel.

L'amendement n°684 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°686, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 16, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complétée par les mots : « , de covoiturage, d'autopartage, de mise à disposition de bicyclettes en libre service ».

M. Roland Ries. – Il est de bon sens d'inclure ces nouvelles offres dans le champ des compétences des autorités organisatrices ; et de protéger celles-ci contre les recours en abus de pouvoir de particuliers ou d'associations hostiles à la politique menée. La boîte à outils doit être complète !

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'intention est louable mais l'article de rattachement, l'article 7 de la Loti, n'est pas le bon : le covoiturage n'est ni un transport régulier de personnes, ni un service de transport à la demande, mais une initiative privée. En outre, l'article 19 du présent projet fait déjà entrer l'auto-partage dans la Loti. Et l'article 12 du Grenelle I traite aussi de la question. Défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait. Cet amendement est une balle dans le pied ! Les démarches réglementaires imposées par l'article 7 de la Loti compliqueraient la mise en œuvre de ces politiques de transport. Je propose que nous réfléchissions d'ici la lecture à l'Assemblée nationale

comment formuler cette idée, car nous partageons votre souci.

M. Roland Ries. – Si l'objection est purement juridique, je peux retirer l'amendement, tout en soulignant que les autorités organisatrices de transports locaux devraient disposer d'une compétence globale.

L'amendement n°686 est retiré.

Article 17

I. - Au premier alinéa de l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après les mots : « chemins de fer », sont insérés les mots : «, de voies de tramways ou de transport en commun en site propre ».

II. - La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être appliquée en vue de la prise de possession immédiate par le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique des terrains bâtis ou non bâtis dont l'acquisition est nécessaire à l'exécution des travaux d'aménagement du débranchement vers Clichy-Montfermeil du tramway Aulnay-Bondy.

Les décrets nécessaires en application de l'article L. 15-9 du même code, pris sur avis conforme du Conseil d'État, devront intervenir au plus tard le 31 décembre 2012.

M. Roland Ries. – Cet article étend aux projets de transport en site propre la procédure d'extrême urgence inscrite dans le code de l'expropriation.

Un arrêté préfectoral permettra ainsi la prise de possession rapide de terrains non bâtis situés sur l'emprise d'ouvrages, moyennant le paiement d'une indemnité provisionnelle au moins égale à l'estimation des Domaines. Réduisant les délais de procédure, cette disposition permettra de désenclaver plus vite des quartiers prioritaires.

Comme président du Gart et maire de Strasbourg, je tiens à souligner l'intérêt de ce dispositif.

A Strasbourg, certaines extensions du tramway bénéficieront de cette procédure, notamment pour prolonger la ligne AIE vers le sud, la ligne D vers le nord-ouest, la ligne F vers l'ouest et la ligne E vers le nord. Des situations comparables s'observent dans d'autres grandes villes, par exemple pour certains segments de transports urbains à l'ouest de Cannes. De même, plusieurs expropriations sont envisagées à Nîmes en vue de mettre en service fin 2013 la ligne 2 de transports collectifs en site propre. Les tramways T1, T2B et T3 de Nice pourraient également bénéficier de cette procédure. Grand Besançon, Brest métropole océane et Agglomération tourangelle ont manifesté leur intérêt pour cette procédure.

L'origine de cet article remonte au débranchement vers Clichy-Montfermeil du tramway Aulnay-Bondy, mais il s'agit là d'un projet parmi d'autres.

Je voterai cette disposition.

L'article 17 est adopté.

Article 18

Au premier alinéa de l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, après les mots : « organisatrices de transport », sont insérés les mots : « ainsi que des syndicats mixtes prévus aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, compétents en matière d'organisation des transports urbains et des établissements publics de coopération intercommunale qui ont transféré leur compétence transport, ».

M. Roland Ries. – Cet article autorise un syndicat mixte compétent en matière de transports publics à rejoindre un syndicat mixte de coordination, communément dénommé « syndicat mixte SRU ». Cette possibilité est également offerte aux établissements publics de coopération intercommunale.

Les syndicats mixtes SRU favorisent la coopération des autorités organisatrices afin de mieux intégrer les systèmes. En matière de transport, ils peuvent recouvrir par exemple l'ensemble du territoire départemental ou régional. Ils doivent obligatoirement coordonner les services organisés, mettre en place un système d'information des usagers, tendre à coordonner les tarifs et favoriser l'émission de titres de transports uniques. Ces structures disposent donc des moyens de l'intermodalité.

Néanmoins, on peut s'interroger sur la complexité supplémentaire induite par cette disposition dans les rares territoires où elle pourra s'appliquer, car la compétence de transports urbains y est déjà déléguée à des syndicats mixtes classiques, lesquels devront à leur tour déléguer une partie de leurs compétences... L'article 18 s'ajoute aux délégations déjà possibles.

Sauf à corriger le statut des syndicats mixtes SRU pour limiter leur intervention à la coordination et l'information, la compétence « transports » risque d'être démembrée dans les zones les plus urbanisées. J'espère que le remède ne sera pas pire que le mal.

Les syndicats mixtes de coordination n'ont pas rencontré le succès escompté, probablement à cause des complexes délégations en cascade. Il y a de quoi s'interroger sur le régime juridique de ces structures.

Il reste que nous sommes favorables à l'article.

Mme la présidente. – Amendement n°354, présenté par MM. Percheron, Raoult et Sergent.

Dans cet article, remplacer les mots :

transports urbains

par les mots :

transports publics

M. Paul Raoult. – Il s'agit des syndicats mixtes d'envergure régionale, dont la création remonte à un autre texte.

La rectification proposée est conforme à notre souhait de couvrir aussi les transports interurbains gérés par les départements.

J'ai bien compris les précautions de M. Ries, mais il y a dans le Nord-Pas-de-Calais, une volonté politique -au sens noble- de créer un tel syndicat. Aujourd'hui, un enfant de la campagne peut utiliser un car scolaire financé par le département, puis prendre un train plus ou moins à la charge de la région, avant de monter dans un tramway de Valenciennes pour se rendre à l'école ! Il lui faut donc trois titres de transport, sans être sûr pour autant que le car scolaire n'arrive pas une ou deux minutes trop tard à la gare... Lorsqu'on voit les parents remplir trois dossiers de transport différents à la rentrée scolaire, c'est à désespérer de la France !

Mirabeau a déclaré qu'à la veille de la Révolution, la France était un agrégat inconstitué de peuples désunis. En matière de transport, nous sommes encore là !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Monsieur Ries, ne craignez pas de démantèlement : les EPCI dotés d'une compétence en matière de transport pourront adhérer à ces syndicats. Nous pourrions donc obtenir le résultat que nous souhaitons tous.

D'autre part, ces syndicats mixtes devront en effet coordonner l'offre de transport sur un large territoire. Il est donc légitime de substituer l'expression « transports publics » à la formule trop restrictive « transports urbains ». La commission est favorable à l'amendement n°354.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sans remonter jusqu'à Mirabeau, nous fêtons cette année les 10 ans du titre *Passe Partout 17* en Charente-Maritime.

Avis favorable à l'amendement.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Je comprends très bien l'objet de cet amendement, qui tend à éviter toute rupture dès que l'on quitte l'espace urbain, mais la nouvelle dénomination ne devrait pas empêcher une communauté urbaine ou une grande commune de passer un marché de transport avec une société privée, à l'image de ce que mes prédécesseurs avaient fait à Boulogne-Billancourt. Lorsque j'ai lancé un appel d'offres dans ce cadre, la RATP a répondu, de même qu'une entreprise privée.

A mon sens, ce qui est public c'est l'autorité qui concède... (*M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur expriment leur accord*)

Nous voterons donc l'amendement.

L'amendement n°354 est adopté.

L'article 18, modifié, est adopté.

Article 19

I. - L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret.

II. - Le 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ».

III. - Le 4° de l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complété par les mots : « et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ».

M. Roland Ries. – Comment ne pas se réjouir quand le Gouvernement reprend l'essentiel de la proposition de loi votée à l'unanimité par la Haute assemblée, à qui je l'avais soumise le 11 mai 2006 !

L'auto-partage consiste, pour une société ou une association, à mettre une flotte d'automobiles à la disposition des abonnés, pour de courtes durées, habituellement inférieures à 24 heures. Il se distingue nettement du covoiturage, qui regroupe plusieurs passagers dans une même voiture privative, transformant celle-ci en mini transport en commun, le temps d'un trajet. En moyenne, il y a aujourd'hui 1,2 passager à bord d'une voiture particulière.

L'autopartage est fondée sur le constat du gaspillage de la ressource automobile, puisqu'en moyenne les automobiles ne sont utilisées que 8 % de leur durée de vie.

M. Charles Revet. – Il y a de quoi nuancer ! La durée de vie des voitures se mesure en kilomètres parcourus, non en temps écoulé.

M. Roland Ries. – Lorsqu'elle ne roule pas, une voiture particulière occupe de l'espace.

Cette situation est source de multiples gaspillages. L'immobilisation du capital dans une automobile utilisée très marginalement représente une allocation sous-optimale des ressources des ménages. Le coût de son utilisation est difficile à calculer car il faut prendre en compte l'amortissement, la maintenance, le stationnement et l'assurance. En outre, la multiplication du nombre de véhicules sous-utilisés entraîne un gaspillage des matières premières nécessaires à leur construction, et un accroissement de la consommation de carburant et de la pollution. Enfin, la possession d'une automobile incite à utiliser celle-ci de préférence à d'autres modes plus performants en regard de l'intérêt général. Les voitures immobilisées occupent l'espace urbain et gênent les autres modes de transport.

L'auto-partage vise à réserver à l'automobile les seuls déplacements pour lesquels celle-ci est véritablement adaptée et à accroître le recours aux autres modes de transport. Il est porteur d'économies pour le consommateur et de gains multiples pour la collectivité. Il permet de réduire la pollution automobile et contribue à l'amélioration de la circulation. La réduction de l'espace consacré au stationnement faciliterait en outre la reconquête d'une qualité urbaine que l'omniprésence automobile avait détériorée.

Alors que les premières expériences françaises datent des années 1970, nous avons accumulé depuis dans ce domaine un retard important par rapport à d'autres pays européens tels les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse. Des dispositifs de ce type existent déjà dans plusieurs grandes villes françaises, dont Paris et Strasbourg. Je constate avec satisfaction que le Gouvernement, en reprenant l'essentiel de ma proposition de loi, entend progresser dans ce sens. Je proposerai un amendement à cet article.

Mme la présidente. – Amendement n°55 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Remplacer le second alinéa du I de cet article par trois alinéas ainsi rédigés :

Peuvent bénéficier du label « autopartage » les véhicules exploités par les personnes morales se livrant à l'activité d'autopartage dans le respect de conditions définies par décret en Conseil d'État.

Il est décerné par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de mobilité durable et les communes.

Ce décret précise les conditions de délivrance du label par les collectivités locales.

M. Roland Ries. – Le label d'auto-partage permet de distinguer cette activité de la location classique et de signaler l'affiliation à un service public. Je souhaite en préciser les modalités d'attribution selon un cahier des charges fixé par décret. Ce dernier établirait les orientations nationales ; les autorités locales tiendraient compte des situations particulières. Ainsi, les dispositifs existants, qui s'inspirent d'une charte issue d'un travail commun du Gart et de l'Ademe, pourraient continuer à fonctionner. Cet amendement garantit l'homogénéité des conditions d'attribution du label tout en laissant une certaine latitude aux collectivités locales pour choisir les opérateurs.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cher collègue et président du Gart, je suis gêné par cet amendement en ce qu'il reconnaît les EPCI compétents en matière de mobilité durable alors que ces structures n'existent pas encore en droit français. En outre, le renvoi à un décret en Conseil d'État risque de retarder la mise en œuvre de l'article 18. Enfin, si j'estime qu'il revient aux collectivités territoriales d'attribuer ce label, je ne pense pas qu'il faille pour cela modifier la loi. M. le

ministre apportera peut-être des précisions sur ce point. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis. Le Gouvernement est favorable à l'auto-partage, mais les modalités du dispositif doivent être fixées par voie réglementaire. Il n'est pas souhaitable d'augmenter la part législative de nos codes.

M. Roland Ries. – Je ne comprends pas bien votre réponse car mon amendement renvoie lui aussi au décret. Je propose seulement de préciser que les autorités urbaines locales décerneront le label dans le cadre du décret.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le décret le fera, mais la loi ne peut renvoyer aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de mobilité durable qui ne figurent pas encore dans notre droit.

L'amendement n°55 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°135, présenté par M. Biwer et les membres du groupe UC.

Compléter le I de cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Afin de développer le covoiturage et l'autopartage dans les territoires ruraux, les communautés de communes et les communautés d'agglomération peuvent mettre en place des schémas locaux de développement de transport à la demande.

M. Daniel Soulage. – Dans les territoires ruraux, les schémas locaux de développement de transport à la demande permettraient de se rendre dans les gares routières, les petites gares, les commerces ou les principales administrations.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cet amendement pose plusieurs difficultés. Tout d'abord, par définition, il n'y a pas de communautés d'agglomération dans les territoires ruraux. Ensuite le transport à la demande dans ces espaces relève de la responsabilité des départements et non des EPCI en vertu de l'article 29 de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti). Enfin, rien n'empêche les communautés de communes de développer le covoiturage et l'auto-partage. Je demanderai à l'auteur de cet amendement de bien vouloir le retirer ; à défaut, avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Dans les communautés d'agglomération qui comprennent des communes centrales, urbaines, et des communes rurales, ce genre de dispositif est déjà possible si la communauté d'agglomération est compétente en matière de transport.

M. Daniel Soulage. – Je vous remercie pour cette précision.

L'amendement n°135 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°444, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Au début du III de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

La première phrase du II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est complétée par les mots : « et des services d'autopartage ».

Mme Mireille Schurch. – Roland Ries a très bien présenté les avantages de l'auto-partage. L'article 19 se contente de créer des obligations pour les collectivités territoriales. Nous souhaitons inscrire dans la Loi la possibilité pour la puissance publique d'organiser l'auto-partage, comme le transport à la demande, et de reconnaître ainsi ce dispositif.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cet amendement est quasi identique à l'amendement n°686 : avis défavorable.

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

A la demande du groupe UMP, l'amendement n°444 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants	339
Nombre de suffrages exprimés	320
Majorité absolue des suffrages exprimés	161
Pour l'adoption.....	137
Contre	183

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°445, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Dans l'organisation du service d'autopartage, les collectivités territoriales ou leurs groupements favorisent l'utilisation des véhicules produisant peu ou pas d'émission polluante.

Mme Mireille Schurch. – L'organisation de l'auto-partage par les collectivités territoriales ou leurs groupements devrait permettre d'inciter à l'utilisation de véhicules propres.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Je comprends parfaitement le sens de cet amendement : j'ai eu la même réaction. Le Gouvernement nous a dit que cette préoccupation était partagée ; il pourra nous éclairer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Tous, quelle que soit notre position politique, voyons les choses de la même façon. C'est tellement évident qu'il n'y a pas besoin de l'inscrire dans la loi. Cet amendement est satisfait par la loi fondamentale qui est écrite dans nos consciences et qui n'a donc pas besoin de l'être dans ce texte.

Mme Mireille Schurch. – Si c'est dans la « loi fondamentale qui est écrite dans nos consciences », je peux retirer mon amendement.

L'amendement n°445 est retiré.

L'article 19 est adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°876, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après l'article L. 2224-36 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2224-37 ainsi rédigé :

« Art. L.2224-37.- Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences facultatives et sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

« Elles peuvent déléguer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie, de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices des transports urbains mentionnées à l'article 27-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et, en Ile-de-France, au Syndicat des transports d'Ile de France.

« Elles peuvent gérer ce service en régie ou le déléguer dans les conditions d'objectivité, de transparence et de non-discrimination, prévues par les articles L. 1411-1 à L. 1415-9.

« Sans préjudice des consultations prévues par d'autres législations, l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité et le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article.»

II. - A la fin de l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 8° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans une logique de substitution au trafic automobile à moteur thermique.»

III. - L'avant-dernier alinéa de l'article L. 3261-3 du code du travail est complété par les mots : « ou hybrides rechargeables et permettre la recharge des dits véhicules sur le lieu de travail ».

IV. - Après l'article L. 111-5-1 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-5-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-2. - I. - Toute personne qui construit un ensemble d'habitations équipé de places de

stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé le dote au moins des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel.

« II. - Toute personne qui construit un bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés, dote une partie de ces places au moins des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« III.- L'obligation prévue aux I et II s'applique aux bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1er janvier 2012.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places visées au II selon la catégorie de bâtiments ainsi que les modalités de raccordement au réseau public d'électricité. »

V. - Après l'article L. 111-5-1 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-5-3 ainsi rédigé :

« Art L. 111-5-3.- Des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1er janvier 2015.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article. Il fixe notamment les catégories de bâtiments soumis à cette obligation, le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation selon la catégorie de bâtiments, et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

VI. - Après l'article 24-3 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, il est inséré un article 24-5 ainsi rédigé :

« Art. 24-5. - Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement privatifs et n'est pas équipé d'installation de recharge électrique des véhicules électriques et hybrides rechargeables, le syndic inscrit, sur simple demande d'au moins un copropriétaire, à l'ordre du jour de l'assemblée générale des copropriétaires, la présentation d'un devis élaboré à cet effet, après une mise en concurrence de plusieurs prestataires.

« La décision d'accepter ce devis est acquise aux conditions de majorité prévues à l'article 25. »

VII. - Le 1) de l'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 précitée est ainsi rédigé :

« 1) L'installation ou la modification d'un réseau de distribution d'électricité public destiné à alimenter en courant électrique les emplacements de stationnement couverts à usage privatif des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que la réalisation des installations privatives de recharge électrique pour ces mêmes véhicules ; »

VIII. - Après l'article L. 111-6-3 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré une sous section 4 ainsi rédigée :

« Sous-section 4

« Droit à équiper une place de stationnement d'une installation dédiée à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable

« Art. L.111-6-4. - Le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement couvertes à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic, ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

« Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens de l'alinéa précédent la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire.

« Art. L.111-6-5. Les conditions d'installation, de gestion et d'entretien des équipements de recharge électrique, pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals, font l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Il faut bien prévoir des stations de recharge pour les véhicules électriques ; cet amendement en facilite l'installation.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cet amendement très important trouve sa source dans les travaux de la commission Le Grand à laquelle j'ai eu l'honneur d'appartenir. S'il y a une leçon à tirer des erreurs passées, c'est bien de se souvenir qu'on n'aura pas de véhicules électriques sans stations de recharge.

M. Didier Guillaume. – Le groupe socialiste s'associe à cet amendement. J'ajoute toutefois qu'il ne sert pas à grand-chose d'installer des prises si les constructeurs ne font pas de véhicules électriques. Il faudrait les y inciter !

L'amendement n°876 est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°56 rectifié, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 1° de l'article L. 2333-64 est complété par les mots : « ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme » ;

2° Après le cinquième alinéa de l'article L. 2333-67, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 % . »

M. Roland Ries. – Les besoins financiers des collectivités pour la mise en place de politiques de la mobilité durable sont colossaux et la part du volet transport dans leurs budgets oscille entre 20 et 25 %. Comme l'a proposé le comité opérationnel 7 sur les transports urbains et périurbains du Grenelle, il convient d'ajouter d'autres leviers financiers aux aides annoncées qui seront apportées par l'État.

Nous proposons que les communes de moins de 10 000 habitants classées comme touristiques soient autorisées à instituer le versement transport quelle que soit leur population.

Comme toutes les autres communes compétentes pour l'organisation des transports urbains, les communes touristiques de plus de 10 000 habitants peuvent instaurer le versement transport mais le taux plafond de celui-ci est déterminé en fonction de la seule population permanente de la commune alors que ces collectivités ont des besoins accrus en matière de transports publics pendant les périodes de forte fréquentation touristique. Nous proposons qu'elles puissent majorer à 0,2 % des salaires le taux plafond du versement transport qui leur est applicable à raison de leur population permanente.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Je cherche autant que possible les moyens de financer de telles infrastructures mais la direction générale des collectivités territoriales m'a fait savoir qu'un tel amendement poserait de gros problèmes techniques d'application. Une population touristique est par définition fluctuante. Retrait ?

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

L'amendement n°56 rectifié n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°58, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« - 1% des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice a délibéré en faveur de la mise en œuvre d'une démarche de planification globale des déplacements telle que prévue à l'article 28 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs. Si le plan n'a pas été approuvé par l'autorité délibérante dans un délai maximum de quatre ans à compter de la date de cette délibération, le taux applicable à compter de la quatrième année est ramené à 0,55 % au plus ;

« - 1% des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants. »

M. Didier Guillaume. – Comme l'a proposé le comité opérationnel 7, il s'agit ici de donner aux autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants -elles sont 67 à compter entre 50 000 et 100 000 habitants- la possibilité de majorer jusqu'à 1 % le taux du versement de transport lorsqu'elles engagent un PDU, ce qui n'est pas obligatoire pour elles. Dans le cas où elles n'aboutiraient pas, elles seraient obligées de revenir au taux initial.

On donnerait ainsi un peu d'air à des collectivités dont les réseaux sont souvent peu développés et anciens ; ce serait une manière de soutenir l'effort des villes moyennes qui ne bénéficieraient pas des mesures de soutien à la création de lignes de tram.

M. Louis Nègre, rapporteur. – A titre personnel, je n'étais pas contre cette proposition. A l'issue d'un long débat, la commission a émis un avis défavorable, au motif qu'il ne fallait pas charger la barque des entreprises en période de crise économique.

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

M. Didier Guillaume. – Certes, mais la taxe carbone chargera la barque de tous nos concitoyens, à commencer par les plus modestes et ceux qui habitent en zone rurale et périurbaine ! Cet amendement participerait au développement des transports en commun dans les petites agglomérations qui font de gros efforts mais n'ont pas les moyens d'installer des transports en site propre.

L'amendement n°58 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°57, présenté par M. Repentin et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le sixième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Quand le territoire est desservi par une ligne de transports en commun organisée par une autre autorité organisatrice de transports urbains, le conseil municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale peut délimiter un périmètre dans lequel une majoration du versement transport est fixée dans la limite du taux appliqué sur le territoire de l'autorité organisatrice de transports urbains qui assure le service. »

M. Roland Ries. – Dans les grandes agglomérations, dont Strasbourg, de plus en plus d'entreprises s'installent à l'extérieur du périmètre de perception VT. Elles bénéficient ainsi de l'offre culturelle, sportive ou universitaire de la ville sans payer le prix de la desserte en transports publics. L'instauration de VT additionnels permettrait de gommer les disparités entre entreprises d'une même zone de développement, pour un aménagement du territoire plus équilibré.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Ce problème ne se pose qu'autour de Chambéry. Je ne souhaite pas modifier la loi pour régler une situation particulière qui pourrait, en théorie, trouver une solution par un alignement du VT entre les deux autorités. Avis défavorable.

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

M. Roland Ries. – Il y a peut-être un problème particulier à Chambéry, mais de nombreuses agglomérations sont concernées.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – Ce problème est à aborder dans le cadre des schémas de cohérence territoriale dont nous avons traité au titre I.

L'amendement n°57 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°688, présenté par M. S. Larcher et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 19, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le développement de l'usage du transport maritime pour le déplacement de passagers, de marchandises, et autres produits de carrière, sera favorisé dans les départements d'outre-mer.

Des mesures seront prises pour faciliter les interconnexions avec les routes vers les communes et les quartiers de l'intérieur.

M. Serge Larcher. – La loi Grenelle I fait une priorité du transport maritime de marchandises, mais

sans dire mot des DOM qui sont, une fois de plus, les grands oubliés. Pourtant, les réseaux routiers des DOM sont saturés, le trafic en forte augmentation ; les difficultés de déplacement sont source de nuisances environnementales et entravent l'activité économique.

Le développement du transport maritime serait une alternative écologiquement satisfaisante et financièrement raisonnable, notamment pour les îles-départements. Le développement des échanges intra-régionaux par voie maritime désenclaverait les régions ultramarines. Cela suppose bien entendu des connexions performantes avec les transports terrestres et des garanties de rapidité, d'accessibilité, de fréquence et de sécurité. L'avenir du transport maritime outre-mer dépend des pouvoirs publics. Je rappelle que dans nos îles, toutes les communes sont le long du littoral !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par les dispositions programmatiques du Grenelle I. Retrait, sinon rejet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – L'esprit du Grenelle I satisfait votre amendement, et le Gouvernement partage vos objectifs. Retrait ?

M. Serge Larcher. – Je le retire, mais il fallait rappeler que la plupart des DOM sont des îles, et donc entourées d'eau ! (*Sourires*)

L'amendement n°688 est retiré.

Article 20 (Non modifié)

Le code de la route est ainsi modifié :

1° Au 8° de l'article L. 130-4, le mot : « concessionnaires » est remplacé par le mot : « exploitants » ;

2° L'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Le I est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° Aux agents des exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, assermentés dans les conditions prévues à l'article L. 130-7, aux seules fins d'identifier les auteurs des contraventions au présent code qu'ils sont habilités à constater conformément au 8° de l'article L. 130-4. » ;

b) Il est ajouté un III ainsi rédigé :

« III. - Les exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage doivent produire à l'appui de leur demande tous éléments utiles permettant de vérifier la réalité de la contravention pour non-paiement du péage. »

Mme la présidente. – Amendement n°875, présenté par le Gouvernement.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Avant l'article 529-7, il est inséré un article 529-6 ainsi rédigé :

« Art. 529-6. - I. - Pour les contraventions pour non-paiement du péage constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, y compris dans le cadre des dispositions de l'article L. 130-9 du code de la route, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

« Toutefois, les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables si plusieurs infractions dont l'une au moins ne peut donner lieu à transaction ont été constatées simultanément.

« II. - La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant d'une indemnité forfaitaire et de la somme due au titre du péage.

« Ce versement est effectué dans un délai de deux mois à compter de l'envoi de l'avis de paiement au domicile de l'intéressé, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction.

« Le montant de l'indemnité forfaitaire et de la somme due au titre du péage est acquis à l'exploitant.

« III. - Dans le délai prévu au deuxième alinéa du II, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans ce même délai une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès verbal de contravention, est transmise au ministère public.

« A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal de contravention est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 du code de la route, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. » ;

2° L'article 529-11 est ainsi modifié :

a) A la première phrase, après la référence : « 529-8 », sont insérés les mots : « ou l'avis de paiement de la transaction prévue par l'article 529-6 » ;

b) A la deuxième phrase, après le mot : « judiciaire », sont insérés les mots : « ou de l'agent verbalisateur » ;

3° Au premier alinéa de l'article 530, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5 ou au second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 » ;

4° L'article 530-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « 529-5 », sont insérés les mots : « de celle prévue par le paragraphe III de l'article 529-6 » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « , et le premier alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « le premier alinéa de l'article 529-5 ou le premier alinéa

du III de l'article 529-6 » et les mots : « et le second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « , le second alinéa de l'article 529-5 et le second alinéa du III de l'article 529-6 ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Dispositions techniques pour développer le péage sans arrêt, qui améliore la fluidité du trafic et permet des économies de carburant.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Favorable. Cet amendement introduit la notion de transaction pour défaut de paiement du péage. Je fais une totale confiance au ministre pour examiner attentivement et rapidement le dossier de la dépenalisation du stationnement.

M. Roland Ries. – J'allais faire la même remarque que le rapporteur ! Pourquoi ne pas prévoir le même type de transaction en cas d'infraction pour le stationnement ?

L'amendement n°875 est adopté.

L'article 20, modifié, est adopté.

Article 21

I. - Le chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Dispositions relatives aux péages » ;

2° Il est inséré une section 1, intitulée : « Service européen de télépéage » et comprenant les articles L. 119-2 et L. 119-3 ;

3° Il est inséré une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Péages applicables aux véhicules de transport de marchandises par route

« Art. L. 119-4. - Les péages sont perçus sans discrimination directe ou indirecte en raison de la nationalité du transporteur, de l'immatriculation du véhicule, de l'origine ou de la destination du transport. Lorsqu'ils portent sur les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés qui sont destinés ou utilisés exclusivement au transport de marchandises par route et dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, ils font l'objet de modulations dans le respect des dispositions de la présente section.

« Les contrats de délégation de service public et leurs cahiers des charges mentionnés à l'article L. 122-4 fixent les conditions d'application de ces modulations.

« Art. L. 119-5. - Les modulations des péages ont pour but de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures, de favoriser l'utilisation optimale des infrastructures ou d'améliorer la sécurité routière.

« Art. L. 119-6. - I. - Les modulations des péages sont fixées de sorte qu'elles restent sans effet sur le montant

total des recettes de l'exploitant. La structure de la modulation est modifiée dans les deux ans suivant la fin de l'exercice au cours duquel la structure précédente est mise en œuvre.

« II. - Au plus tard le 1^{er} janvier 2010 ou, pour les contrats de délégation de service public en cours, dès leur renouvellement, les péages sont modulés en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, au sens de l'annexe 0 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Le péage modulé à acquitter ne peut être supérieur de plus de 100 % au péage appliqué aux véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes.

« III. - (Supprimé)

« IV. - Les péages peuvent être modulés en fonction du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Le péage modulé à acquitter ne doit pas être d'un montant supérieur de plus de 100 % à celui prévu au titre de la période bénéficiant du tarif le plus bas. Si cette dernière période bénéficie d'une exonération tarifaire, la modulation prévue pour la période au tarif le plus élevé n'excède pas 50 % du montant du péage normalement applicable au véhicule en cause.

« Art. L. 119-7. - Un décret en Conseil d'État détermine en tant que de besoin les conditions d'application de la présente section. Il précise en particulier les conditions dans lesquelles s'appliquent les dispositions de l'article L. 119-6 relatives aux véhicules non munis d'un équipement embarqué.

« Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier. » ;

4° (nouveau) Il est inséré une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Péages applicables aux véhicules de transport de personnes

« Art. L. 119-8. - Les péages sont perçus sans discrimination directe ou indirecte en raison de la nationalité du conducteur, de l'immatriculation du véhicule ou du trajet effectué. Ils font l'objet de modulations dans le respect des dispositions de la présente section.

« Les contrats de délégation de service public et leurs cahiers des charges mentionnés à l'article L. 122-4 fixent les conditions d'application de ces modulations.

« Art. L. 119-9. - Les modulations des péages ont pour but de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur utilisation optimale ou d'améliorer la sécurité routière.

« Art. L. 119-10. - Pour les appels d'offres lancés postérieurement à la promulgation de la présente loi ou,

pour les contrats de délégation de service public en cours, dès leur renouvellement, les péages acquittés par les véhicules particuliers peuvent être modulés en fonction du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine et du type de mission de service public assumée par ces véhicules.

« Les modulations de péages sont fixées de sorte qu'elles restent sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »

II. - Les articles L. 122-4-1 et L. 153-4-1 du code de la voirie routière sont abrogés.

M. Didier Guillaume. – La modulation des péages est indispensable et concerne toutes les parties prenantes. Le législateur doit en effet graver dans le marbre les mesures indispensables. Les citoyens devront modifier leurs comportements car, sans eux, la révolution écologique n'aura pas lieu. Pour les y aider, des mesures incitatives devront leur être proposées. (M. Roland Courteau le confirme) Enfin, les acteurs économiques devront aussi changer leur façon de faire : certes, il ne s'agit pas de les clouer au pilori, mais de leur faire comprendre qu'une évolution des comportements est indispensable.

Le manichéisme n'est pas de mise : il ne faut pas opposer les modes de transports les uns aux autres. Comme le routier reste incontournable, nous devons tenter de le rendre plus écologique.

Je tiens à rendre hommage au président Emorine (M. Paul Raoult approuve) et à tous les sénateurs de la commission car leur travail sur les modulations de péage a permis de réelles avancées, alors que le Grenelle I avait échoué sur ce point. Cette modulation des tarifs autoroutiers est un véritable pas en avant : il permettra d'étaler les transports et de réduire les congestions.

Nous devons cependant aller plus loin encore pour avoir une vision nationale et pas seulement locale. La modulation devra être tarifaire et incitative. Par exemple, lorsque la vallée rhodanienne est complètement congestionnée, il faut faire en sorte que ceux qui n'y ont rien à faire utilisent l'autoroute qui passe par le Massif central.

M. Jacques Muller. – Avec les articles 20 et 21, nous abordons le volet financier du titre II. Le report modal que nous appelons tous de nos vœux repose sur deux piliers : le développement d'une offre alternative mais aussi l'augmentation du prix relatif du transport routier par rapport au rail, non pas pour fausser la concurrence, mais pour internaliser les coûts de la route actuellement supportés par la collectivité.

Or, je suis dubitatif : alors que nous avons instauré une taxe kilométrique pour 2011, le Gouvernement prévoit des compensations avec l'instauration des

44 tonnes et la diminution de la taxe à l'essieu. Lors du Grenelle I, nous avons dit que la généralisation des 44 tonnes était contraire au développement du transport combiné. Ce n'est pas M. le ministre qui me contredira, lui qui a dit, à *l'Officiel des transporteurs* : « Je ne suis pas sûr que la route ait toute sa pertinence pour les trajets longues distances ».

M. Roland Courteau. – C'est évident !

M. Jacques Muller. – Mais les 44 tonnes ne donnent-ils pas une prime aux grands transporteurs par rapport à ceux qui sont en bout de chaîne ?

La France a une des taxes à l'essieu les plus faibles d'Europe. Or, avec le projet de loi de finances, cette taxe diminue encore et offre un bonus de 50 millions au transport routier.

Nous vous proposerons donc de transposer à l'optimum les directives européennes en intégrant à la route les coûts qu'elle fait supporter à la collectivité. Un amendement prévoit ainsi d'augmenter les péages dans les zones de montagne car, dans les vallées des Alpes, des Pyrénées et des Vosges, la pollution est devenue insupportable et nuit au développement touristique. Un autre amendement instaure des droits régulateurs en complément de la modulation des péages afin que la collectivité dispose de recettes supplémentaires pour mieux gérer la congestion et la pollution.

Mme la présidente. – Amendement n°60, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Remplacer la première phrase du I du texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par deux phrases ainsi rédigées :

Les modulations de péage sont fixées par les exploitants sur proposition de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, de sorte qu'elles permettent une gestion coordonnée des trafics à une large échelle. Un décret en Conseil d'État précise les conditions dans lesquelles l'Agence de financement des infrastructures de transport de France formule ses propositions et dans quelles conditions les exploitants sont tenus de les mettre en œuvre.

M. Didier Guillaume. – La commission estime que la modulation des péages ne doit pas affecter les recettes de l'exploitant. Si le montant global de leurs recettes n'est pas aménageable, notre marge de manœuvre sera singulièrement réduite. Nous proposons donc que les modulations soient fixées par les exploitants, sur proposition de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, afin de coordonner les trafics à une large échelle.

Lors de la privatisation des autoroutes en 2005, le Gouvernement de l'époque avait assuré que ce serait l'État qui fixerait le prix des péages et non les sociétés d'autoroutes. La réalité est toute autre, comme l'a fait

remarquer la Cour des comptes en 2008, puisque l'État n'a pas pris la précaution d'adapter les formules tarifaires au nouveau statut privé de ces entreprises. Le prix des péages n'a donc plus rien à voir avec les investissements qu'ils sont censés couvrir. Les pouvoirs publics doivent donc reprendre la main pour imposer une modulation des péages au niveau national.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il ne faut pas trop demander à l'Afitf. Nombreux sont ceux qui souhaitent lui donner des missions essentielles, comme l'aide à l'évaluation des grands projets d'infrastructures, en oubliant que l'agence ne dispose que de trois postes à temps plein.

En outre, il faut que l'État, c'est à dire la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) joue réellement son rôle en matière de contrôle de l'activité des sociétés concessionnaires d'autoroutes sans se défausser sur d'autres institutions.

C'est pourquoi nous demandons au Gouvernement de remettre un rapport annuel sur l'évolution des péages autoroutiers. Comme nous avançons dans le bon sens, je souhaite le retrait de cet amendement.

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

M. Didier Guillaume. – Comme je constate notre volonté commune, je n'insiste pas.

L'amendement n°60 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°61, présenté par M. Collomb et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le I du texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par une phrase ainsi rédigée :

Les modulations de péages font l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales compétentes en matière de voirie et de transport.

M. Didier Guillaume. – Nous restons dans le prolongement de l'amendement précédent. La modulation de péage entraîne des reports de trafic, d'où la nécessité d'une concertation.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Quelles sont les collectivités territoriales concernées, les départements, les communes ou leurs EPCI ? Les 3 000 kilomètres du réseau d'ASF traversent six régions, 40 départements et plusieurs centaines de communes. Le ministre d'État s'était engagé auprès de la Cour des comptes à mettre en place un organisme consultatif et le décret a été pris en août dernier.

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

M. Didier Guillaume. – Nous maintenons l'amendement, d'abord parce qu'il s'agit des reports de

trafic, par homothétie ensuite : n'a-t-on pas expliqué à Claude Lise tout à l'heure qu'il fallait d'abord consulter tout le monde ? Vous nous dites maintenant l'inverse. Nous ne demandons pas que chaque village soit consulté, mais les principaux gestionnaires des réseaux de voirie, à commencer par les départements.

L'amendement n°61 n'est pas adopté.

L'amendement n°493 rectifié n'est pas soutenu.

Mme la présidente. – Amendement n°602, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Rédiger comme suit le début de la première phrase du II du texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière :

Au plus tard le 31 décembre 2011, les péages...

M. Jacques Muller. – Avec cet amendement rédactionnel et de cohérence, tous les péages pourraient être modulés au plus tard en 2011, date déjà retenue pour l'éco-taxe à laquelle nous sommes favorables.

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'article 21 transposant fidèlement le point 10 de l'article premier de la directive du 17 mai 2006, il faut garder la date du 1^{er} janvier 2010. Retrait ou rejet.

L'amendement n°602 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°62, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter la première phrase du II du texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par les mots :

, ainsi que du degré de dommages qu'il occasionne aux routes au sens de l'annexe IV de la directive

M. Didier Guillaume. – Nous l'avons quasiment défendu. Plus adaptée, cette rédaction permettrait un meilleur entretien des routes, donc une plus grande sécurité pour les usagers.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Les annexes III et IV de la directive servent déjà de référence. L'avis serait défavorable si l'amendement n'était pas retiré.

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

L'amendement n°62 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°63, présenté par M. Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après la première phrase du IV du texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière, insérer une phrase ainsi rédigée :

Ils peuvent également être modulés à la hausse dans les zones de montagne et les espaces écologiques sensibles.

M. Didier Guillaume. – Il est défendu.

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'expression « modulation à la hausse » est source d'ambiguïté. Quand on raisonne à enveloppe constante, elle conduit à attirer les camions vers d'autres zones. La simple faculté ouverte par la directive eurovignette ne pourrait guère être employée que pour le futur tunnel Lyon-Turin. Contentons-nous pour l'heure de la taxe poids lourds : si elle ne s'applique pas sur les autoroutes concédées, elle marque déjà un grand pas en avant.

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

L'amendement n°63 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°64, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - Le produit des péages constituera une ressource de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France affectée en direction des modes les plus respectueux de l'environnement.

M. Michel Teston. – Nous voulons coller au mieux à la directive du 17 mai 2006, dont certaines dispositions ont été passées sous silence jusqu'à maintenant. Nous avons toujours été favorables à l'instauration de la taxe kilométrique, et nous considérons que ses recettes doivent alimenter le budget de l'Afitf pour financer des infrastructures alternatives à la route. Comment financerez-vous le énième plan fret quand ces ressources seront inscrites au bilan des sociétés d'autoroute ?

M. Louis Nègre, rapporteur. – Les auteurs de l'amendement ont-ils commis une erreur de rédaction et quelle est leur intention ? Donner les péages à l'Agence conduirait les sociétés autoroutières à la faillite et il est impossible de flécher le surplus de recettes dégagé par la modulation puisqu'elle se fait à enveloppe constante. Retrait ou avis défavorable.

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

M. Michel Teston. – J'ai bien entendu ces explications mais il convient que le Sénat se prononce sur cet amendement.

L'amendement n°64 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°446, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, une majoration est appliquée aux péages au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Mme Mireille Schurch. – Je reviens sur les zones de montagne. L'engagement n°45 du Grenelle prévoit de moduler les péages en fonctions des spécificités des tronçons. En France, certains souffrent de congestion ou sont exposés à des dommages environnementaux. La directive autorise une majoration de 15 % maximum dans des cas exceptionnels en zone de montagne, voire de 25 % pour financer des projets prioritaires. Les projets transfrontaliers requièrent l'approbation de l'autre État et sont soumis à l'accord de la Commission européenne. Nous apportons donc par cet amendement une protection toute particulière aux zones de montagne.

L'amendement n°494 n'est pas soutenu.

Mme la présidente. – Amendement quasi identique n°603, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des zones de montagne définies aux articles 3 et 4 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, une majoration est appliquée aux péages, au sens de l'article 7 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

M. Jacques Muller. – Nous utilisons au mieux ce que permet la directive de 1999. A la motivation environnementale, évidente, s'ajoutent un problème de santé publique en raison de la pollution dans des vallées encaissées, un problème social avec la dégradation du cadre de vie, dont je peux témoigner pour certaines vallées des Vosges, et un problème économique, le développement reposant sur la valorisation du milieu naturel.

Cet amendement évite la surexposition aux vallées de montagne en créant des recettes supplémentaires qui modifient les coûts relatifs de la route et du rail. Il est bien dans l'esprit du Grenelle qui entend concilier questions environnementales, économiques et sociales.

Mme la présidente. – Amendement identique n°827, présenté par Mme Keller, MM. Le Grand, Grignon et Richert et Mme Sittler.

Mme Fabienne Keller. – Il serait bon, en effet, de transposer la directive de façon plus volontariste. Les majorations de péage en zone sensible doivent favoriser les modes de transport alternatif et appuyer clairement le rôle du rail dans les traversées de montagne.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Les arguments sont les mêmes que pour l'amendement n°63. Défavorable. Cependant, le souci de nos collègues est légitime, monsieur le ministre : il serait bon d'apporter quelques éclaircissements.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La France se bat, au sein des instances européennes, pour qu'une nouvelle directive voie le jour. La fin de la période électorale en Allemagne devrait nous y aider. Pour l'heure, la directive actuelle ouvre certes la faculté de créer une taxe dont le produit devra financer des projets prioritaires, mais une telle taxe, aux termes de l'article 34 de notre Constitution, ne saurait être votée qu'en loi de finances. Nous avons certes besoin de surpéage pour financer de gros projets, comme la Suisse l'a fait pour le massif du Saint-Gothard. Mais nous avons aussi besoin, sur ces sujets qui touchent à des questions transfrontalières, de concertation avec nos voisins. Le groupe d'étude que nous avons constitué à cette fin a convenu que toute mesure touchant à la circulation dans la zone alpine fera l'objet d'une concertation.

Nous sommes donc d'accord sur le principe, mais il n'est pas possible aujourd'hui de voter ces amendements : laissons le temps à la négociation avec la partie italienne et revenons-y en loi de finances.

M. Jacques Muller. – Vos arguments ne sauraient être les mêmes qu'à l'amendement n°63 : la modulation que vous invoquez n'est pas la majoration des péages, ici proposée. Puisque c'est là une faculté que laisse la directive, pourquoi ne pas l'utiliser ?

Mme Mireille Schurch. – D'autant que le Gouvernement est prompt à appliquer certaines directives. C'est ici le moment d'être volontaristes. Nous sommes bien au cœur du sujet : nous voulons favoriser le report modal.

L'amendement n°446 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°603 et n°827.

Mme la présidente. – Amendement n°447, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - Des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la

directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Mme Mireille Schurch. – Le projet prévoit une modulation sur les péages à recettes constantes, le surcoût pour certains usagers étant compensé par un moindre coût pour d'autres. Les droits régulateurs permettent d'aller plus loin et de percevoir des recettes supplémentaires pour investir dans des projets destinés à remédier à la congestion et à atténuer les dommages environnementaux.

Mme la présidente. – Amendement n°604, présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ».

M. Jacques Muller. – La directive distingue en effet les péages au sens de l'article 7 et les droits régulateurs, qui constituent un véritable outil d'action complémentaire. Nous nous devons d'utiliser toute la latitude qu'offre la directive pour investir dans des projets atténuant congestion et dommages.

Mme la présidente. – Amendement identique n°828, présenté par Mme Keller, MM. Grignon et Richert et Mme Sittler.

Mme Fabienne Keller. – Je me contenterai de donner une illustration des arguments qui viennent d'être développés. Strasbourg est traversée par une autoroute qui voit passer 180 000 véhicules par jour, dont 18 000 camions. L'impact sur la qualité de l'air est énorme. Du temps où j'étais maire de la ville, nous avons été dans l'impossibilité de rénover une crèche pourtant très commode de situation, parce qu'elle était trop proche de l'autoroute et que le taux de poussières fines y était trop élevé. Il a fallu la déplacer.

Ceci pour dire qu'il faut compter avec les « externalités », qui peuvent aller jusqu'à faire obstacle à l'aménagement. En imposant un surpéage, on limiterait le nombre de passages.

On peut tenir le même raisonnement sur le taux supérieur d'accidents dus au passage des camions, qui crée un coût supplémentaire considérable, entièrement assumé par la collectivité...

M. Louis Nègre, rapporteur. – Les droits régulateurs ne sont qu'une faculté de la directive. Le

Parlement a déjà créé une taxe sur la circulation des poids lourds sur les routes, hors autoroutes concédées, qui répond déjà à la philosophie du droit régulateur : contenir la congestion et atténuer les dommages environnementaux. N'anticipons pas, alors qu'elle n'a pas encore pris effet. Retrait ou rejet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sur l'accidentologie, il existe déjà des mesures régaliennes : limitations de vitesses spécifiques, comme en Lorraine ; interdictions de dépassements sur les autoroutes...

Ainsi que l'a rappelé M. Nègre, nous mettons en place une taxe poids lourds, qui s'appliquera en priorité à la région Alsace, qui souffre du décalage entre les deux rives du Rhin. Alors que la taxe carbone suscite déjà les débats que l'on sait, évitons de donner un signal négatif à l'économie en allant plus loin encore.

Quant à l'éco-taxe poids lourds, les appels d'offre sont en cours pour désigner les prestataires sur l'ensemble du territoire.

M. Jacques Muller. – Nous examinons un texte novateur et M. le rapporteur nous dit : il existe une taxe, cela va comme ça, l'Europe ne nous impose pas de faire plus... Soyons volontaristes, ne nous contentons pas du minimum syndical ! Si l'Europe l'autorise, faisons-le. Je constate que la proposition transcende les clivages politiques et réunit des communistes, des écologistes, des membres de l'UMP...

M. Gérard Cornu. – Les Alsaciens !

M. Jean-Pierre Fourcade. – Comment faire passer l'idée d'un changement des comportements si l'on ne songe qu'à majorer les taxes et les péages ? On crée la taxe anti-carbone, pour reprendre le mot du Premier ministre, on augmente d'autres taxes. Mais l'investissement des entreprises est en berne, le chômage croît. Gardons-nous de majorer toutes les charges des sociétés, c'est une très mauvaise idée. Notre groupe votera contre ces amendements.

Mme Évelyne Didier. – Les entreprises ont reçu quelques cadeaux récemment...

M. Didier Guillaume. – L'objet de nos amendements est à la fois d'inciter et de réprimander, d'appliquer des bonus comme des malus. Sur l'autoroute du sud, on enregistre un trafic de 800 000 véhicules par jour, tandis que l'axe Bourges-Clermont-Montpellier est vide ! Les poids lourds en provenance des Pays-Bas ou d'Angleterre et à destination de l'Espagne n'ont rien à faire sur la première et devraient emprunter la seconde. Avec nos amendements, les modulations fonctionnent à la baisse comme à la hausse.

Mme Fabienne Keller. – Nous sommes tous soucieux de l'emploi, monsieur Fourcade, mais le trafic de poids lourds croît d'année en année. Cela coûte

parfois moins cher de transporter les marchandises que de les immobiliser. Prenons en considération l'impact de ce développement du transport routier pour la collectivité. Agissons avant que la qualité de l'air ne dégenère gravement !

Mme Mireille Schurch. – Il faut privilégier le rail. La traversée est-ouest *via* l'Allier est saturée, les accidents se multiplient. Affirmons l'urgence d'un report du transport routier vers le rail. Les entreprises profitent tout de même de l'allègement de la taxe professionnelle ; quant à la taxe carbone, elle est payée par l'ensemble des ménages.

M. Jacques Muller. – Des études et simulations très précises montrent, pour la Bretagne par exemple, que la taxe kilométrique augmente le coût de transport de 3 à 7 % et le prix final de 0,01 à 0,2 %. Lorsque l'on compare cet effet avec les dégâts sur l'environnement, il n'y a pas photo ! Il faut faire une application optimale de la réglementation européenne. S'il vous aviez besoin d'un scrutin public pour bloquer l'adoption de cette mesure, ce serait à désespérer de la démocratie.

A la demande de la commission, l'amendement n°447 est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants	322
Nombre de suffrages exprimés	318
Majorité absolue des suffrages exprimés	160
Pour l'adoption.....	138
Contre	180

Le Sénat n'a pas adopté.

Les amendements n°s 604 et 828 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°448, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - L'État organise sur le plan national des études, recherches ou travaux d'élaboration d'un modèle transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes des modes de transports routiers incluant les coûts sociaux et environnementaux, notamment les niveaux de congestion, le bruit et la pollution.

Mme Mireille Schurch. – Il importe d'évaluer très précisément les coûts externes, donc de prendre en compte la pollution locale réelle, l'impact de l'utilisation de tel véhicule réel, à tel moment. La Commission européenne s'est engagée à produire un modèle universel, transparent et compréhensible mais puisqu'elle n'a rien conçu ni présenté, nous proposons que l'État lance des études en vue d'élaborer un tel modèle.

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'amendement est peu normatif. Il existe déjà l'Observatoire énergie-environnement-transports qui répond à ces préoccupations. Défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avec cet observatoire mis en place par la loi Grenelle I, nous avons déjà les moyens d'agir, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter une disposition peu normative.

L'amendement n°448 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°449, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le texte proposé par le 3° du I de cet article pour l'article L. 119-6 du code de la voirie routière par un paragraphe ainsi rédigé :

« ... - La France encouragera au niveau communautaire la demande de révision de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en vue de l'intégration des coûts externes au calcul des péages.

Mme Mireille Schurch. – En majorité, les coûts externes du transport sont imputables aux transports routiers.

Pour l'instant, la directive Eurovignette empêche les États de moduler les péages en fonction des coûts externes. Or, la Commission européenne a montré dans sa communication *Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes* que la tarification réduisait les effets externes, sans incidence négative disproportionnée sur la vie économique.

Nous proposons de revoir la directive Eurovignette pour facturer ces coûts et affecter ces nouveaux revenus au développement durable des transports. Il serait ainsi possible de taxer plus justement les poids lourds, tout en incitant les opérateurs à utiliser des véhicules propres et à mieux planifier leurs itinéraires.

Il est urgent de parvenir à la vérité des prix dans les transports routiers, dont la performance environnementale doit en outre être améliorée.

M. Louis Nègre, rapporteur. – La commission est favorable à cette idée, au point qu'elle avait déposé un amendement similaire à la loi Grenelle I.

Toutefois, la France paraît aujourd'hui isolée sur cette question, qui n'a aucunement avancé pendant la présidence tchèque. En attendant un éventuel progrès sous la présidence actuelle, je suggère de retirer l'amendement. M. le ministre pourra peut-être préciser les perspectives.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Mme Schurch a raison de vouloir inciter le Gouvernement : nous sommes croyants et pratiquants en matière de nouvelle directive Eurovignette. (*Sourires*)

Nous nous sommes battus pendant la présidence française ; il ne s'est pas passé grand-chose pendant la présidence tchèque, principalement pour des raisons d'instabilité politique interne ; la « grande coalition » au pouvoir en Allemagne jusqu'aux élections a bloqué tout débat sur le thème dans ce pays, d'un commun accord entre les deux partis au pouvoir.

J'espère que le dossier sera débloqué le 9 octobre lors du conseil des ministres européen, la présidence espagnole devrait permettre d'aboutir à une nouvelle directive.

L'amendement n'a peut-être pas sa place dans une loi qui a vocation à rester inchangée pendant longtemps, mais le Gouvernement a entendu votre appel, appuyé par la Haute assemblée, et c'est pour lui un encouragement.

Mme Mireille Schurch. – Je maintiens l'amendement pour que le Sénat conforte le Gouvernement dans les négociations européennes. (*Sourires et exclamations amusées à droite*)

L'amendement n°449 n'est pas adopté.

L'article 21 est adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°65, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 21, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1501 du code général des impôts est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« III. - La valeur locative des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées, qui sera révisée chaque année, est fixée selon le tarif suivant :

« Pour 2009, à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« La taxe professionnelle sera due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires dès la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

M. Roland Courteau. – Il faut combler le vide juridique du régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées, en fixant à 10 000 euros la valeur locative par kilomètre en 2009 des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées.

Il semble en effet normal que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires versent la taxe professionnelle aux communes traversées, à l'image de ce que font les concessionnaires d'infrastructures autoroutières.

Demandée par l'ensemble des maires concernés, cette mesure est seule à même de compenser les pertes de recettes fiscales locales induites par le

déplacement d'activités économiques et par la baisse du tourisme.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Nous avons déjà examiné cette question en discutant le projet de loi sur la régulation ferroviaire.

L'amendement soulève quatre objections.

Il ne faut pas confondre lignes à grande vitesse et autoroutes, puisque le Grenelle I donne nettement la priorité aux premières, les taxer brouillerait le message. Ensuite, il serait incongru d'étendre le champ de la taxe professionnelle, dont la disparition a été annoncée par le Président de la République.

J'ajoute que cette disposition s'appliquerait aux seuls kilomètres concédés, soit 327 sur les 2 000 du réseau à grande vitesse ! Enfin et surtout, le renchérissement du coût d'exploitation de lignes ferroviaires pèserait sur les dépenses de l'État et des régions.

Retrait ou rejet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cela doit être la septième fois que le sujet revient en débat. Pour l'instant, la taxe professionnelle est due en fonction de la présence de pylônes ou de lignes, pour un faible montant. Or nous allons construire 2 000 kilomètres de lignes d'ici 2020, quelque 2 500 kilomètres étant déjà programmés pour la suite. Je comprends que certains s'interrogent, puisque mon département a versé 27 millions pour que quatre communes rurales comptant moins de 500 habitants soient traversées à 327 kilomètres à l'heure par des lignes à grande vitesse reliant Tours à Bordeaux. Nous avons donné la priorité à l'aménagement du territoire.

Mais le rapporteur a parfaitement raison : nous devons réfléchir dans le cadre d'une réforme de la taxe professionnelle.

J'observe par ailleurs que les chantiers de lignes à grande vitesse procurent de sensibles recettes aux communes. A titre d'exemple, 30 000 emplois seront créés par les 300 kilomètres reliant Tours à Bordeaux. Cela drainera beaucoup de richesses vers les chantiers, les restaurants et chambres d'hôtes, sans parler des activités économiques induites, qui ne sont pas nécessairement situées dans les villes desservies.

Nous reprendrons ce sujet en réformant la taxe professionnelle, mais il serait prématuré de répondre à l'excellente question posée. Retrait ?

M. Michel Teston. – Nous avons examiné ce sujet à plusieurs reprises, avec des rapporteurs différents. A chaque fois, le ministre a promis de conduire une étude dans un délai raisonnable pour déterminer les moyens de procurer des recettes aux communes traversées par des lignes à grande vitesse.

Faut-il limiter le paiement de la taxe professionnelle aux seules lignes concédées ? Oui, par analogie avec le réseau autoroutier.

De grâce, ne nous renvoyez pas à systématiquement à des études qui ne viennent pas !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Elles sont en cours !

M. Roland Courteau. – Les mois et les années passent, mais on nous sert toujours le même plat : les études viendront... Ai-je bien entendu qu'elles sont « en cours » ? (*M. le Secrétaire d'État le confirme*)

Monsieur le rapporteur, comment pensez-vous compenser la chute des recettes fiscales induite par le passage de lignes à grande vitesse ? Les maires concernés aimeraient le savoir.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Le ministre vient de répondre : l'étude engagée examine les conséquences de lignes à grande vitesse et la manière d'y faire face.

Le ministre vient de s'engager devant la Haute assemblée : faisons confiance au Gouvernement. A défaut, je ne suis pas sourd et, comme vous, je veillerai à la bonne marche de l'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Très bien !

Mme la présidente. – Amendement n°66, présenté par M. Collomb et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Après l'article 21, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le dernier alinéa de l'article L. 153-5 du code de la voirie routière est supprimé.

M. Michel Teston. – La possibilité pour les collectivités de créer des péages pour l'usage d'un ouvrage d'art est subordonnée à la publication d'un décret. Or celui-ci, prévu par la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004, n'a jamais été pris. Nous proposons de mettre un terme à cette situation afin que les collectivités concernées puissent prendre les mesures de rattrapage nécessaires au financement de l'infrastructure. A défaut, l'État risque de faire face à des contentieux puisque ce défaut de ressources est imputable à ses propres carences. A moins que le ministre ne nous annonce la signature imminente du décret...

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il existe trois types de péages : autoroutiers, urbains et concernant les ouvrages d'art. Un décret en Conseil d'État doit préciser les conditions auxquelles doivent répondre ces derniers pour être assortis d'un péage. Longtemps retardé, ce texte serait prêt à passer devant la haute juridiction. Le projet prévoyait que la mise en concession était possible si l'ouvrage faisait plus de 24 millions d'euros -aux conditions économiques de 2005- et plus de 4 000 mètres carrés de chaussées. M. le ministre pourra-t-il nous confirmer que la publication du décret est bien prévue pour cet automne ?

Si cet amendement était adopté, n'importe quelle collectivité pourrait créer un péage sur un pont de 3 mètres de long, ce qui n'est guère acceptable. Retrait ou avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je vous confirme que le décret sera publié cet automne.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Parfait !

M. Michel Teston. – Avec un engagement aussi précis, comment pourrais-je insister ?

L'amendement n°66 est retiré.

Article 22

I. - L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative) est ratifiée.

II. - La même ordonnance est ainsi modifiée :

1° Le quatrième alinéa de l'article 4 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette compensation ne donne lieu à aucune perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article 5 est ainsi rédigé :

« L'incorporation de voies ferrées portuaires dans le réseau ferré national ou le retranchement de telles voies, à la suite de la convention ou de l'arrêté de répartition, sont prononcés par décret. » ;

3° Au premier alinéa de l'article 6, les mots : « ou d'une délégation de service public » sont remplacés par les mots : « , d'une délégation de service public ou d'un contrat de partenariat », et l'année : « 2008 » est remplacée par l'année : « 2010 ».

III. - Le code des ports maritimes est ainsi modifié :

1° Les premier et deuxième alinéas de l'article L. 411-6 sont ainsi rédigés :

« Le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées portuaires de ce port.

« Les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité doivent, pour l'utilisation des voies ferrées portuaires, être agréées par le ministre chargé des transports dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, après avis conforme de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. » ;

2° Le dernier alinéa de l'article L. 411-7 est ainsi rédigé :

« Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables sont régies par les dispositions du chapitre I^{er} du titre III et du chapitre V du titre IV du livre III. »

IV. - Le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi modifié :

1° L'intitulé du titre II du livre V est ainsi rédigé : « Voies ferrées portuaires » ;

2° L'article 182 est ainsi rédigé :

« Art. 182. - Le régime des voies ferrées portuaires dans les ports autonomes fluviaux est défini par les dispositions du livre IV du code des ports maritimes.

« Sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables. »

V. - Les dispositions transitoires prévues aux articles 4 à 6 de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative), telles que modifiées par la présente loi, sont applicables aux voies ferrées portuaires des ports autonomes fluviaux. Toutefois, l'autorité portuaire, Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer disposent, pour conclure la convention de répartition, d'un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi.

M. Michel Teston. – L'article 22 se limite à ratifier une ordonnance de 2005 concernant les voies ferrées dans les ports maritimes. Le fret ferroviaire n'y est pas évoqué alors qu'il est en mauvaise situation en Europe, et plus particulièrement en France. Le Gouvernement vient d'annoncer un plan pour relancer le secteur, mais il s'agit du énième plan depuis une vingtaine d'années. Au-delà des bonnes intentions, le manque de moyens y est flagrant et l'origine des financements bien floue.

Ce projet s'inscrit dans une logique comptable qui n'est pas à la mesure des enjeux et risque de produire des effets pervers. L'abandon prévu de 70 % de l'activité wagon isolé au profit des trains entiers et du transport combiné révèle la stratégie de la SNCF. Mais sans le maillage, qui permet d'alimenter les gares de triage, peut-il y avoir des grands axes ? Le Gouvernement nous propose de construire des autoroutes ferroviaires afin de transporter les conteneurs passant par la France. Qu'en sera-t-il des marchandises de moindre volume et de moindre poids, que certaines entreprises expédient par rail ?

Ne faudrait-il pas plutôt rentabiliser le transport ferroviaire de marchandises plutôt que de délaisser le réseau ? Ce que le chemin de fer perd au profit de la route ne lui revient jamais, en témoignent le bois et l'eau minérale du Massif Central après la dernière vague de fermetures de gares. Le Gouvernement espère probablement que les régions financeront le maintien des dessertes locales, mais il leur est déjà difficile de renouveler le matériel roulant et d'aider RFF pour la régénération du réseau.

L'action des régions pour le TER et la réunification du système ferroviaire pour effacer les dettes de RFF et de la SNCF dessinent les axes d'une politique cohérente, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Les socialistes ont proposé récemment un grand plan de transports carbone zéro, avec un financement par l'État de 50 % des projets de transports publics. Nous sommes déçus par les propositions du Gouvernement et prenons date pour un bilan dans quelques années. Nous ne voterons pas cet article.

M. Didier Guillaume. – Le ferroutage est un engagement très fort du Grenelle, mais il est remis en cause par la suppression du wagon isolé. Ce qui va à la route ne revient jamais au chemin de fer. Il y aura un million de camions en plus sur les routes : cette mesure est antiécologique et antiéconomique.

Nous souhaitons que le Gouvernement conditionne l'aide à la SNCF au maintien du wagon isolé, dont dépendent beaucoup d'entreprises. Monsieur le ministre, je vous ai écrit en août dernier au sujet de Portes-lès-Valence, où Leroy Merlin prévoyait de développer une installation qui pourrait utiliser 7 000 wagons isolés. L'entreprise doute désormais de l'avenir de ce site si cette gare de triage était supprimée. Et il en va de toute l'histoire cheminote de notre pays.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire pression sur la SNCF ? La suppression du wagon isolé serait peut-être rentable pour cette entreprise, mais son maintien serait rentable pour la planète !

Mme la présidente. – Amendement n°451, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer le 3° du II de cet article.

Mme Mireille Schurch. – Nous sommes opposés aux contrats de partenariat qui délèguent au secteur privé la construction, la gestion, l'exploitation et l'entretien d'équipements relevant du secteur public. Je ne verrais pas d'inconvénients à ces contrats s'ils profitaient autant à la collectivité publique qu'à l'investisseur, mais ils ne sont généralement conclus qu'avec la certitude que l'investisseur privé fera des bénéfices importants. Quand la marge bénéficiaire est réduite, on demande à la collectivité publique d'assumer les coûts.

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'ordonnance de 2005 permet à l'autorité portuaire de confier l'entretien et la gestion de ses voies ferrées à un tiers, dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public. Cet article tire la conséquence du vote, en juillet 2008, de la loi sur les contrats de partenariat. Les grands ports maritimes sont des établissements publics et, à ce titre, ils peuvent utiliser le contrat de partenariat. Retrait ou avis défavorable.

En outre, vous êtes-vous demandé pourquoi ce qui est bénéficiaire avec une gestion privée est déficitaire

lorsqu'une institution publique en est chargée ?
(*Protestations à gauche*)

M. Jean-Pierre Fourcade. – Quelle question naïve ! (*Sourires*)

M. Paul Raoult. – Provocatrice !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous nous orientons vers le transfert modal, de la route vers le chemin de fer et les voies maritimes et fluviales. Le plan que nous avons présenté la semaine dernière prévoit 7 milliards d'euros d'investissement pour le fret ferroviaire, auxquels s'ajoutera un milliard de la SNCF. Nous souhaitons développer les transports massifiés (combinés et autoroutes ferroviaires) ainsi que la desserte de nos ports.

M. Paul Raoult. – Par le privé !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Ce qui m'importe, c'est d'utiliser un wagon et pas un camion ! La couleur de la locomotive ou l'âge du conducteur ne m'intéressent pas.

Nous avons une très grande différence avec l'Allemagne qui, elle, sort par le fer 60 % des marchandises de ses ports. Il y a 54 opérateurs ferroviaires de proximité à Hambourg ! Moi, je veux développer ces opérateurs ferroviaires de proximité ; peu m'importe que les wagons viennent de la SNCF, de la DB ou d'un autre, du moment qu'il y a des wagons. Nous avons déjà deux opérateurs ferroviaires de proximité, l'un au Havre et l'autre à La Rochelle.

Je compte ainsi sur un doublement du report vers le rail. Mon opposition à cet amendement tient au fait que ce sont les wagons qui m'importent, pas l'identité de leur propriétaire.

M. Paul Raoult. – Voilà une réponse meilleure que celle du rapporteur.

Mme Évelyne Didier. – Nous sommes tous pour le rail -du moins le disons-nous. Massifier les ports ? D'accord aussi. Ce qui vous intéresse, c'est la présence de wagons ? Très bien. Mais ceux-ci ont besoin de rails et l'on continue à déferer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Non, on ne déferre plus depuis des années !

Mme Évelyne Didier. – Tant mieux, encore que l'on ferme encore des gares. Mais il faut aussi penser au réseau, qui ne doit pas être se limiter aux grands axes mais être pensé comme un squelette. Dites-nous comment vous concevez le réseau, nous ne demandons qu'à être convaincus !

L'amendement n°451 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°878, présenté par le Gouvernement.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Au premier alinéa de l'article 3 de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris,

les mots : « affectés à la navigation de commerce » sont remplacés par les mots : « nécessaires à l'exercice des missions définies à l'article 1^{er} ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Amendement de simplification administrative pour mettre fin à l'enchevêtrement des compétences entre DNF et le port autonome de Paris. Il s'agit de faciliter encore plus le développement du trafic fluvial, avec le canal Seine-Nord.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Très bien !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Favorable.

M. Michel Teston. – Nous allons le voter mais je saisis cette occasion pour demander au ministre de nous répondre plus précisément sur le fret ferroviaire.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le but, c'est de développer le transport ferroviaire. Il est pertinent à partir de 4 ou 500 kilomètres. On est en train de s'en rendre compte un peu partout. Les compagnies américaines, qui perdaient de l'argent dans les années 70, en gagnent désormais beaucoup, grâce à l'immensité de l'Amérique du nord.

Louis Armand disait que si le chemin de fer franchissait la barre du XX^e siècle, il serait le transport du XXI^e ; on en est là ! Des pays qui n'avaient jamais eu de voies ferrées en construisent, en Asie, en Afrique. L'Arabie saoudite même ! Oui, le chemin de fer est l'avenir.

La SNCF doit affiner son offre et l'État actionnaire dira son mot.

Je suis prêt à regarder de près les cas précis que vous avez évoqués tout à l'heure.

L'amendement n°878 est adopté.

A la demande de la commission, l'article 22 modifié est mis aux voix par scrutin public.

Mme la présidente. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants.....	338
Nombre de suffrages exprimés.....	323
Majorité absolue des suffrages exprimés	162
Pour l'adoption	184
Contre	139

Le Sénat a adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°895 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Patient, Gillot, S. Larcher, Lise et Tuheiava.

Après l'article 22, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la fin du troisième alinéa (2°) de l'article 20 de la loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer, supprimer les mots : « en Conseil d'État ».

M. Jean-Etienne Antoinette. – Les fleuves de Guyane, comme tous les cours d'eau d'outre-mer, relèvent du domaine public de l'État, mais ils ne sont pas inscrits dans la nomenclature des voies navigables et flottables de France, ce qui signifie que « les usagers y circulent librement à leurs risques et périls ».

Ces fleuves sont utilisés quotidiennement pour la circulation entre nombre de communes et de villages, y compris pour les trajets scolaires. Sur la route liquide qu'est le Maroni circulent 40 à 50 000 personnes, dont 2 500 enfants pour leurs trajets scolaires. Cette année, des centaines de militaires patrouillent sur les fleuves en utilisant les piroguiers traditionnels de la région. Depuis les années 80, au nom du droit à l'éducation, un transport public de voyageurs existe sur le Maroni, organisé par le conseil général, règlementé depuis 2005 par divers arrêtés préfectoraux, remboursé par l'État depuis 2007 dans le cadre d'une dotation, géré selon les règles de passation des marchés publics. Tout cela dans le vide juridique quant au statut des fleuves, des embarcations et des transporteurs.

S'agissant du transport public organisé, catégorie de transport qui porte l'exigence de garantir la sécurité des personnes, la loi d'orientation pour l'outre-mer a tenté d'apporter une réponse juridique.

Cela fait neuf ans que nous attendons les décrets d'application ! Le Conseil d'État refuserait de se prononcer en l'absence d'une législation spécifique... En remplaçant les décrets en Conseil d'État par des décrets simples, cet amendement facilite la tâche du Gouvernement.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Cette situation pose d'autant plus problème qu'en Guyane, le transport fluvial est le seul moyen d'accès à certaines communes et territoires. Cet amendement permettrait de réduire le délai de publication d'un des décrets prévus par la loi de 2000... à condition que le Gouvernement s'engage à l'édicter ! Avis favorable à cet amendement qui a été rectifié dans le sens proposé par la commission.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je connais ces questions, pour m'être souvent rendu en Guyane. Le problème n'est pas le renvoi au décret en Conseil d'État mais la référence aux articles 7 et 8 de la loi de 2000, que je souhaite d'ailleurs voir modifiée. Je vous propose de travailler avec mes services à un nouvel amendement, juridiquement plus acceptable, qui pourrait être déposé à l'Assemblée nationale par le Gouvernement ou par l'un de vos collègues. Bref, un retrait constructif...

M. Jean-Etienne Antoinette. – Je pensais que le Gouvernement allait sous-amender aujourd'hui...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous ne sommes pas prêts !

M. Jean-Etienne Antoinette. – Je prends note de votre engagement.

L'amendement n°895 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°896 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Patient, Gillot, S. Larcher, Lise et Tuheiava.

Après l'article 22, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans le cas particulier de la Guyane, afin de sécuriser les alternatives à la route nécessaires dans certaines zones isolées, le code du domaine public fluvial, le code de la navigation intérieure et la nomenclature des voies navigables ou flottables sont adaptés afin de reconnaître dans ce département un statut aux fleuves ordinairement utilisés pour la circulation des hommes et des marchandises, ainsi qu'aux piroguiers traditionnels assurant le transport fluvial.

M. Jean-Etienne Antoinette. – En Guyane, les voies fluviales sont souvent le seul moyen d'accéder à certaines communes, et la seule alternative naturelle au développement de routes au sein de la forêt amazonienne. Des arrêtés préfectoraux réglementent ce véritable secteur d'activités économiques, objet des marchés publics. Or ces fleuves sont officiellement non-navigables !

Depuis une dizaine d'années, le Gouvernement se contente de mesures partielles, bricolées, qui évacuent la question de la responsabilité des transporteurs ou de la sécurité juridique des convois collectifs, aggravant une situation de non-droit.

Nos technologies permettent le balisage des fleuves, l'aménagement de dispositifs de sécurité. Les régions de l'Oyapock et du Maroni sont celles où la démographie est la plus dynamique. A moins de sacrifier la forêt, nous devons développer la navigation fluviale, qui s'apparente à la circulation sur les routes nationales, avec ses heures de pointes, ses embouteillages, et ses accidents, qui doivent donner lieu à indemnisation ou réparation. Allez-vous rendre ces fleuves enfin navigables, monsieur le ministre ?

M. Louis Nègre, rapporteur. – Bien que cet amendement ait été rectifié afin de lui retirer son caractère injonctif, il reste purement déclaratif et ne précise pas s'il vise des adaptations législatives ou réglementaires. L'avis de la commission demeure défavorable.

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

M. Jean-Etienne Antoinette. – Plus de 50 000 personnes sont concernées. Ces fleuves sont un espace économique, un espace d'échanges avec le Surinam et le Brésil. Ne pourrait-on proposer que le Gouvernement statue définitivement par ordonnance sur leur navigabilité ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous allons poursuivre le dialogue avec M. Antoinette sur ces sujets.

L'amendement n°896 rectifié n'est pas adopté.

L'article 22 bis est adopté.

Article 22 ter

Il est inséré, dans le chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts, un article 1531 ainsi rédigé :

« Art. 1531 - I. - Hors Île-de-France, les autorités organisatrices de transports urbains peuvent, sur délibération, instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet. La délibération fixe la date d'entrée en vigueur de la taxe, qui ne peut excéder deux ans après la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. Elle précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder 15 ans.

« Hors Île-de-France et dans les mêmes conditions, l'État ou les régions, autorités organisatrices des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs, peuvent également instituer une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures ferroviaires.

« La taxe est affectée au budget de l'autorité organisatrice du transport. Elle est destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport. Dans le cas de l'État, la taxe est affectée à l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

« II. - La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'État ou l'autorité organisatrice de transport. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 800 mètres d'une station de transports collectifs urbains ou de 1 500 mètres d'une entrée de gare ferroviaire. Sous réserve d'une justification particulière tenant à des motifs d'ordre social, l'établissement public qui institue la taxe peut décider d'exonérer certaines cessions d'immeubles ou certaines zones.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« a) Les premières ventes en l'état futur d'achèvement et les premières ventes après leur achèvement d'immeubles bâtis, visées au b du 1 du 7° de l'article 257 ;

« b) Les ventes de terrains aménagés dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté, d'un permis d'aménager ou d'une association foncière urbaine autorisée et les ventes de terrains qui ont supporté la taxe sur la cession des terrains devenus constructibles prévue par l'article 1529 ;

« c) Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« III. - La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement obligatoire dans les conditions prévues par l'article 244 bis A.

« IV. - La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de vente stipulé dans l'acte de cession et, d'autre part, le prix d'achat stipulé dans l'acte d'acquisition augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction autorisés, ainsi que des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble. Le prix d'acquisition, ainsi que le montant des travaux de construction autorisés ou ayant eu pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble, sont actualisés en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'institut national de la statistique et des études économiques.

« La plus-value calculée dans les conditions fixées à l'alinéa précédent est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des dispositions des articles 150 U à 150 VH.

« Le taux de la taxe ne peut excéder 15 % pour les autorités organisatrices de transports urbains, 5 % pour la région et 5 % pour l'État. Le total de ces montants ne peut être supérieur à 5 % du prix de cession.

« Elle est exigible uniquement lors de la première cession intervenue après la date d'entrée en vigueur prévue au I.

« V. - Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 1529. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.

« VI. - La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 1529.

« VII. - La délibération instituant la taxe est notifiée aux services fiscaux au plus tard le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle elle est intervenue. À défaut, la taxe n'est pas due.

« VIII. - Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

M. Roland Ries. – La taxe proposée par cet article représente une ressource financière supplémentaire pour les autorités organisatrices de transport et nous y adhérons.

Toutefois, les effets des cycles économiques et immobiliers sont plus puissants que les effets locaux. De 1991 à 2009, les fluctuations du volume de vente et de prix ont été considérables ; ce n'est qu'en 2002 que le prix des appartements anciens a dépassé le niveau de 1991. Une taxe sur les plus-values foncières n'aurait eu qu'un effet limité pendant une longue période. En outre, la restriction géographique des zones de perception de la taxe n'est pas équitable. Le gain global pour les biens immobiliers de l'agglomération n'est pas limité aux 800 mètres évoqués dans le projet de loi.

La taxation des plus-values foncières n'est donc pas une recette miracle pour financer les projets de transport. Les bénéfices indirects d'une infrastructure de transport collectif doivent être considérés à l'échelle de l'agglomération dans son entier. Par ailleurs, deux dispositions dans l'article 22-4 *ter* limitent encore la portée de cette mesure. Si l'intention est bonne, la mesure risque fort de ne pas avoir les effets escomptés...

Mme la présidente. – Amendement n°863 rectifié *bis*, présenté par MM. Collomb, Ries, Peyronnet, Navarro et Collombat, Mme Demontès et M. Marc.

I. - Dans la première phrase du premier alinéa du I du texte proposé par cet article pour l'article 1531 du code général des impôts, après le mot :

urbains

insérer les mots :

et les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982

II. - Procéder à la même insertion à l'avant-dernier alinéa du même I, après le mot :

voyageurs

III. - Compléter la première phrase du dernier alinéa du même I par les mots :

ou, le cas échéant, à celui du syndicat mixte de transport mentionné à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982

IV. - Compléter la première phrase du premier alinéa du II du même texte par les mots :

ou, le cas échéant, par le syndicat mixte de transport mentionné à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982

V. - Après la première phrase de l'avant-dernier alinéa du IV du même texte, insérer une phrase ainsi rédigée :

Pour les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982, le taux de la taxe ne peut excéder 15 %, exception faite de la réalisation d'infrastructures ferroviaires pour lesquelles le taux de la taxe ne peut excéder 5 %.

M. Roland Ries. – Cet article donne, hors Ile-de-France, la possibilité aux autorités organisatrices de transport urbain, aux régions et à l'État de prélever une partie des plus-values immobilières liées à la réalisation des infrastructures de transport collectif.

Cette mesure est réservée aux autorités organisatrices de transport urbain pour les projets d'infrastructures de transport urbain, et aux régions et à l'État pour les infrastructures ferroviaires. La loi SRU de 2000 a créé une forme particulière de syndicat mixte, appelé syndicat mixte de transport SRU. Constitués pour exercer trois compétences obligatoires, ces syndicats disposent également de compétences facultatives. Les syndicats mixtes SRU ont notamment la possibilité, en lieu et place de leurs membres, d'organiser des services réguliers ou à la demande, de réaliser et gérer des infrastructures et des équipements de transport. Les syndicats SRU peuvent en conséquence réaliser et gérer des infrastructures de transport collectif urbain ou ferroviaire. Cette possibilité offerte aux syndicats de transport SRU sera très utile pour réaliser et gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices. Il est donc fondé de viser dans cet article les syndicats mixtes de transport SRU.

M. Louis Nègre, rapporteur. – La commission a voulu un texte simple : seules les Aotu, les régions et l'État peuvent lever et percevoir la taxe. Certains syndicats mixtes SRU auraient l'intention, dans les années à venir, d'utiliser leurs compétences facultatives pour assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transports. Mais anticiper cette évolution nous paraît peu justifié, car on ne compte qu'une dizaine de syndicats mixtes SRU aujourd'hui, qui comprennent justement des Aotu et des EPCI ayant transféré leurs compétences transports.

Enfin, la commission œuvre en faveur de la relance des syndicats mixtes SRU : les syndicats mixtes et les EPCI ayant transféré leurs compétences transport pourront y adhérer. Les syndicats mixtes de transport autres qu'urbains pourront aussi le faire, si l'amendement n°354, auquel votre commission est favorable, est adopté. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. Paul Raoult. – Ça manque d'audace !

L'amendement n°863 rectifié bis, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°899, présenté par M. Nègre, au nom de la commission de l'économie.

Compléter le II du texte proposé par cet article pour l'article 1531 du code général des impôts par un alinéa ainsi rédigé :

« d) les terrains et bâtiments vendus par Réseau ferré de France.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il s'agit d'exonérer RFF de la taxe sur les plus-values immobilières instaurée par cet article. Le texte de la commission prévoit que les financeurs habituels des infrastructures de transport tels que l'État, les AOT et les autres collectivités locales ne sont pas assujettis à cette taxe. Par conséquent, RFF participerait alors doublement au financement, du fait de sa participation aux infrastructures de transport et de la taxation des plus-values foncières réalisées.

Le contrat de performance État-RFF signé en novembre 2008 prévoit que le programme de renouvellement du réseau sera financé grâce aux ressources commerciales et budgétaires de l'établissement mais également grâce à la cession des terrains et bâtiments non nécessaires à son activité. Ainsi, 1,2 milliard de cessions devraient contribuer, entre 2008 et 2012, aux besoins du réseau ferré national. Leur taxation diminuerait bien évidemment cette capacité de financement, soit un effet contraire à celui recherché par cet article.

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

M. Michel Teston. – Nous voterons cet amendement mais il devra avoir des conséquences concrètes sur la régénération du réseau ferroviaire. Or, très souvent, c'est grâce à l'intervention des régions que le volume des crédits affectés aux régénérations a fortement progressé. Nous aimerions donc avoir la certitude que le contrat passé entre RFF et l'État sera bien respecté.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le contrat porte sur 13,5 milliards : il est en application et les régions y participent. La vôtre est d'ailleurs exemplaire en la matière, monsieur le sénateur. Les engagements seront tenus.

M. Jean-Pierre Fourcade. – Cet article ne porte pas sur l'Île-de-France. Or l'exonération que propose la commission va surtout bénéficier aux opérations de RFF dans cette région. J'imagine donc qu'un jour cet article lui sera étendu.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Vous savez bien qu'un texte important est en préparation pour l'Île-de-France. (*Sourires*)

L'amendement n°899 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°690, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Supprimer le deuxième alinéa du IV du texte proposé par cet article pour l'article 1531 du code général des impôts.

M. Roland Ries. – Il convient de supprimer ce paragraphe qui réduit l'assiette de l'imposition.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il n'est pas souhaitable que la taxe sur les plus-values

immobilières, qui marque déjà une avancée considérable, soit vécue comme une double peine. Elle ne portera donc que sur la base non encore assujettie à la taxation actuelle sur les plus-values immobilières, perçue au profit de l'État.

L'idée est simple : l'État continue de percevoir sa taxe, tandis que les collectivités territoriales qui le souhaitent pourront lever la nouvelle taxe sur la base restante. Il ne faut pas supprimer les garde-fous que, dans sa sagesse, la commission a accolés au dispositif.

Je souhaite donc le retrait de l'amendement.

L'amendement n°690, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°691, présenté par M. Ries et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Supprimer le dernier alinéa du IV du texte proposé par cet article pour l'article 1531 du code général des impôts.

M. Roland Ries. – Il n'y a pas de raison que cette taxation ne porte que sur la première cession.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Nous préférons avancer à petit pas plutôt que de faire un grand saut dans le vide ! Les multiples aménagements décidés par la commission permettent de rendre cette taxe acceptable.

Je demande donc le retrait.

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

M. Roland Ries. – Je maintiens mon amendement. Ceci étant, cet article constitue une avancée et nous le voterons, même si nous aurions aimé aller plus loin encore.

L'amendement n°691 n'est pas adopté.

L'article 22 ter, modifié, est adopté.

Articles additionnels

Mme la présidente. – Amendement n°450, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

I. - Après l'article 22 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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.

Il rend compte annuellement de ses travaux au Parlement.

II. - En conséquence, faire précéder cet article par une division additionnelle ainsi rédigée :

Chapitre...

Observatoire Énergie Environnement des Transports

Mme Mireille Schurch. – L'Observatoire énergie, environnement, transport existe de façon informelle. Nous voudrions en sécuriser juridiquement l'existence car il permet de mesurer les progrès réalisés depuis le Grenelle. Il regroupe en effet des personnes et des associations qui se sont impliquées lors du Grenelle et qui vérifient de façon indépendante si les objectifs fixés sont atteints. Il convient donc de donner une assise législative à cet observatoire qui remettrait annuellement un rapport sur ses activités au Parlement.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Il est vrai que l'existence de cet observatoire n'est pas due à une loi ou à un décret. Une simple lettre de mission a permis sa création au sein de l'Ademe. Toutefois, son existence n'est pas menacée à court, ni à moyen terme.

L'article 85 du projet de loi rend obligatoire l'affichage du contenu en équivalent carbone des produits et de la quantité de CO₂ émises par les différents modes de transports. L'Observatoire et l'Ademe travaillent d'arrache-pied à établir des méthodologies sur ces questions.

C'est pourquoi je suis défavorable à l'adoption de cet amendement qui alourdirait ce texte. Sans doute, M. le ministre pourra rassurer notre collègue.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous croyons à cet observatoire et nous le faisons travailler. Nous lui avons d'ailleurs confié le dossier controversé des 22,5 mètres dont nous avons déjà parlé. Son existence est donc sécurisée.

Mme Mireille Schurch. – J'aurais souhaité que son existence soit légalement reconnue. Néanmoins, je retire mon amendement.

L'amendement n°450 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°901, présenté par M. Nègre, au nom de la commission de l'économie.

Après l'article 22 *ter*, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après la section XI du chapitre premier du titre III de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts, il est inséré une section XI *bis* ainsi rédigée :

« Section XI *bis* : « Expérimentation des péages urbains

« Art. 1609 *quater* A. - I - Dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants définies à l'article L. 221-2 du code de l'environnement et dotée d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée « péage urbain », peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de

l'autorité organisatrice des transports urbains, pour limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales.

« Le péage urbain peut être institué pour une durée de trois ans.

« Il est applicable aux véhicules qui franchissent les limites d'un périmètre géographique et/ou circulent sur des voies routières déterminées relevant de la compétence de la collectivité ou du groupement de collectivités concerné ou, le cas échéant, des autres autorités compétentes en matière de voirie et avec leur accord.

« Son montant est fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État.

« Son produit est affecté à cette même autorité organisatrice des transports et il sert à financer les actions mentionnées au plan de déplacements urbains.

« II- Les collectivités ou groupements de collectivités intéressés établissent une étude d'impact préalable à charge et à décharge du projet de péage urbain et conduisent une concertation avec l'ensemble des parties concernées.

« A l'issue, ils adressent leurs projets d'expérimentation au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports en précisant les modalités d'évaluation de l'expérimentation.

« Le péage urbain ne peut être instauré qu'après la mise en place d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

« Après avis de l'autorité compétente, les expérimentations visées au I sont autorisées par décret en Conseil d'État.

« III - Les collectivités ou groupements de collectivités qui mettent en œuvre une expérimentation sur le fondement du présent article élaborent, après chaque période de douze mois d'expérimentation, un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

« Avant l'expiration de la durée fixée pour l'expérimentation, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport d'évaluation portant sur les expérimentations mises en œuvre en application de la présente loi. »

M. Louis Nègre, rapporteur. – Je remercie mes collègues de la majorité de leur soutien et ceux de l'opposition de leur esprit constructif au service de l'intérêt général. Ils sont tous restés pour cet amendement qui aborde un sujet délicat : les collectivités territoriales volontaires pourront expérimenter le péage urbain sous certaines conditions. Vous le voyez, je n'ai pas fait l'économie

de l'expression : il faut appeler un chat un chat, dire la vérité et agir dans la transparence pour convaincre.

Cet amendement est nourri de la mission qui m'a conduit cet été à Rome, Milan, Londres et Stockholm, pour examiner les péages en place. Il s'agit de lutter contre la congestion routière et la pollution atmosphérique dans un souci de santé publique ; on compte en effet 30 000 morts prématurées dues aux particules ou au dioxyde d'azote. Or la concentration en CO₂ et la pollution ont baissé de 10 à 15 % à Milan comme à Stockholm. Plus généralement, le bilan global du péage urbain est globalement positif : on évalue à 75 millions le gain financier et socio-économique à Stockholm. C'est la société dans son ensemble qui est gagnante ; voilà pourquoi le président de la chambre de commerce suédoise défend le péage urbain ; le Medef d'Ile-de-France en a également un proposé parce que c'est dans l'intérêt bien compris des entreprises.

Le péage urbain rend la circulation plus fluide, réduit les accidents et les maladies respiratoires, mais les craintes excessives qu'il suscite nous ont conduits à encadrer l'expérimentation. Elle ne sera possible que dans les agglomérations de 300 000 habitants, pour une durée maximale de trois ans. Réversible, l'expérimentation requiert une étude d'impact préalable qui dégage une vision objective et permette de mettre tout le dossier sur la table. La décision sera soumise au ministre en charge de l'écologie et les collectivités devront d'abord développer les infrastructures nécessaires. Enfin, un décret en Conseil d'État fixera le plafond des péages dont le produit sera affecté aux actions mentionnées au plan de développement urbain afin d'assurer une identification politique.

Il faudra sans doute une loi avant l'expérimentation effective afin d'en fixer les conditions en matière de vidéosurveillance et de sanctions mais cet amendement reste nécessaire.

Le péage urbain ne se pratiquera pas n'importe où, toutes les autorités politiques, économiques, environnementales se prononceront. Cependant, voici la réponse du président de l'association anglaise contre le péage urbain quand je lui ai demandé s'il souhaitait la suppression de celui de Londres : non, j'y suis favorable à Londres car si on le supprimait, la congestion empêcherait d'y circuler *-volens nolens*, il y est favorable. J'ai entendu la même chose à Stockholm.

Cet outil fera gagner du temps au monde économique. Un chef d'entreprise suédois m'a expliqué qu'hostile au péage initialement, il y était devenu favorable : maintenant, il savait à deux minutes près à quelle heure il arrivait à son bureau.

Avec le péage, la circulation est plus fluide, mais on lutte aussi contre la pollution ; c'est un vrai problème de santé publique. Nous avons souvent l'occasion de parler du réchauffement climatique, mais l'on évoque peu les PM 10 ou 2,5 et le dioxyde d'azote. Tous mes

interlocuteurs étrangers ont mis l'accent là-dessus. Il est temps de se préoccuper de la qualité de la vie dans les grands centres urbains.

Le péage est donc un système positif, même s'il n'est pas la panacée ; et il suppose toujours qu'il y ait au départ une congestion importante.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Que peut ajouter le Gouvernement à un plaidoyer aussi argumenté ? Le rapporteur a une bonne méthode de travail. Je le remercie de son investissement dans ce volet du Grenelle et c'est avec un large sourire que je m'en remets à la sagesse de la Haute assemblée.

M. Roland Ries. – Il s'agit évidemment d'un amendement important et, à titre personnel, je suis très favorable à la possibilité de mettre en place un péage urbain. Je regrette pourtant la rédaction de cet amendement car s'il pose le principe d'une expérimentation, les conditions qu'il énonce placent les collectivités sous tutelle. Après avis des autorités compétentes, les péages urbains sont autorisés par décret en Conseil d'État. Cela, je ne puis l'accepter. Les collectivités seraient obligées de mendier l'autorisation.

M. Roland Courteau. – Bien dit !

M. Roland Ries. – Le péage urbain existe dans toutes les villes de France. Il prend simplement la forme d'une taxation du stockage des véhicules quand d'autres villes ont choisi de taxer un périmètre. Il y a toutes sortes de péages urbains. Faisons confiance aux autorités organisatrices qui agissent sous le regard de leurs concitoyens. Un maire, un président d'intercommunalité prendront-ils la décision à la légère ? Ils mesureront l'acceptabilité de leurs décisions. Toutes vos conditions témoignant d'une grande méfiance à l'égard des collectivités territoriales, je m'abstiendrai.

M. Didier Guillaume. – C'est le bon sens !

Mme Mireille Schurch. – J'ai bien entendu le plaidoyer du rapporteur. Je reste néanmoins extrêmement réservée. Certes, il invoque la réduction du trafic et la réduction des gaz à effet de serre mais ce choix est loin d'être dominant. Ce n'est pas celui des villes moyennes d'Allemagne et de Suisse.

Car partage de l'espace public et développement des transports en commun sont indissociables. Avant toute institution de péage, il faut développer les infrastructures et les services de transports en commun entre le centre-ville et la périphérie. Faute de quoi, les péages suscitent une forte ségrégation sociale : les ménages les plus modestes résident dans les zones les plus éloignées des centres. Faute d'une desserte digne de ce nom, ils ne peuvent utiliser que leur voiture. Veut-on sanctuariser les centres-villes au seul profit des plus riches ? La seule question à se poser est donc la suivante : les personnes soumises à péage auront-elle d'autres choix que la voiture ? A

moins de travaux de grande envergure, nous en sommes loin. Nous voterons contre cet amendement.

M. Gérard Cornu. – A vous entendre, on croirait qu'il s'agit de généraliser, demain, les péages urbains. N'oublions pas qu'il ne s'agit que d'une expérimentation, ouverte aux agglomérations de plus de 300 000 habitants.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Soit une dizaine.

*L'amendement n°901 est adopté
et devient un article additionnel.*

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission. – Afin de faciliter la discussion de l'article 27, que nous aborderons demain après-midi, je souhaiterais que nous procédions à une discussion séparée de l'amendement n°382 de Mme Didier, qui propose une nouvelle rédaction de l'article. Cette procédure éviterait les risques de confusion attachés à la mise en discussion commune des 23 amendements déposés à cet article.

Il en est ainsi décidé.

Prochaine séance demain, mardi 29 septembre 2009, à 15 heures.

La séance est levée à 19 h 50.

*Le Directeur du service du compte rendu
analytique :*

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du mardi 29 septembre 2009

Séance publique

A 15 HEURES ET LE SOIR

- Suite du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (Urgence déclarée) (n° 155, 2008-2009).

Rapport de MM. Dominique Braye, Louis Nègre, Bruno Sido et Daniel Dubois fait au nom de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (n° 552, 2008-2009).

Texte de la commission (n° 553, 2008-2009).

Avis de M. Ambroise Dupont fait au nom de la commission de la culture, de l'éducation et de la communication (n° 563, 2008-2009).

Avis de M. Dominique de Legge fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (n° 576, 2008-2009).

DÉPÔTS

La Présidence a reçu de M. Jean François-Poncet et Mme Monique Cerisier-ben Guiga, un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, à la suite d'une mission effectuée du 22 septembre 2008 au 7 juillet 2009 sur la situation au Moyen-Orient (n° 630, 2008-2009).