

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du lundi 28 septembre 2009

(7^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CATHERINE TASCA

Secrétaires :

Mme Anne-Marie Payet, M. Daniel Raoul.

1. **Procès-verbal** (p. 7984).
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 7984).
3. **Commission mixte paritaire** (p. 7984).
4. **Dépôt d'un rapport du Gouvernement** (p. 7984).
5. **Mise au point au sujet d'un vote** (p. 7984).
M. Jean-Pierre Fourcade, Mme la présidente.
6. **Engagement national pour l'environnement.** – Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (Texte de la commission) (p. 7984).

Article 16 (p. 7985)

Mme Mireille Schurch, MM. Michel Teston, Roland Ries.

Amendement n° 681 rectifié *quinquies* de Mme Jacqueline Gourault. – MM. Nicolas About, Louis Nègre, rapporteur de la commission de l'économie ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Adoption.

Amendements identiques n°s 346 rectifié *bis* de M. Roland du Luart et 442 de Mme Mireille Schurch. – M. Charles Revet, Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet, par scrutin public, des deux amendements.

Amendements identiques n°s 347 rectifié *bis* de M. Roland du Luart et 443 de Mme Mireille Schurch. – M. Charles Revet, Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n° 347 rectifié *bis* ; rejet de l'amendement n° 443.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 16 (p. 7990)

Amendement n° 474 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Jean-Pierre Fourcade. – Rejet.

Amendement n° 683 de M. Claude Lise. – MM. Claude Lise, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Serge Larcher, Didier Guillaume, Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 684 de M. Claude Lise. – M. Claude Lise. – Retrait.

Amendement n° 686 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Article 17 (p. 7997)

M. Roland Ries.

Adoption de l'article.

Article 18 (p. 7998)

M. Roland Ries.

Amendement n° 354 de M. Daniel Percheron. – MM. Paul Raoult, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Jean-Pierre Fourcade. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 19 (p. 8000)

M. Roland Ries.

Amendement n° 55 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 135 de M. Claude Biwer. – MM. Daniel Soulage, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 444 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet par scrutin public.

Amendement n° 445 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 19 (p. 8003)

Amendement n° 876 du Gouvernement. – MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Louis Nègre, rapporteur ; Didier Guillaume. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 56 rectifié de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 58 de M. Claude Bérit-Débat. – MM. Didier Guillaume, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 57 de M. Thierry Repentin. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; le président de la commission. – Rejet.

Amendement n° 688 de M. Serge Larcher. – MM. Serge Larcher, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Article 20 (p. 8008)

Amendement n° 875 du Gouvernement. – MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Louis Nègre, rapporteur ; Roland Ries. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 21 (p. 8009)

MM. Didier Guillaume, Jacques Muller.

Amendement n° 60 de M. Didier Guillaume. – MM. Didier Guillaume, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 61 de M. Gérard Collomb. – MM. Didier Guillaume, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 602 de M. Jacques Muller. – MM. Jacques Muller, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 62 de M. Didier Guillaume. – MM. Didier Guillaume, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 63 de M. Didier Guillaume. – MM. Didier Guillaume, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 64 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 446 de Mme Mireille Schurch ; amendements identiques n°s 603 de M. Jacques Muller et 827 de Mme Fabienne Keller. – Mme Mireille Schurch, M. Jacques Muller, Mme Fabienne Keller, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet des trois amendements.

Amendement n° 447 de Mme Mireille Schurch ; amendements identiques n°s 604 de M. Jacques Muller et 828 de Mme Fabienne Keller. – Mme Mireille Schurch, M. Jacques Muller, Mme Fabienne Keller, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Jean-Pierre Fourcade, Didier Guillaume. – Rejet, par scrutin public, de l'amendement n° 447 ; rejet des amendements n°s 604 et 828.

Amendement n° 448 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 449 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels
après l'article 21 (p. 8019)

Amendement n° 65 de M. Michel Teston. – MM. Roland Courteau, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Michel Teston. – Rejet.

Amendement n° 66 de M. Gérard Collomb. – MM. Michel Teston, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Article 22 (p. 8022)

MM. Michel Teston, Didier Guillaume.

Amendement n° 451 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Amendement n° 878 du Gouvernement. – MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Louis Nègre, rapporteur ; Michel Teston. – Adoption.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Article additionnel
après l'article 22 (p. 8025)

Amendement n° 895 rectifié de M. Jean-Etienne Antoinette. – MM. Jean-Etienne Antoinette, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 896 rectifié de M. Jean-Etienne Antoinette. – MM. Jean-Etienne Antoinette, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Article 22 *bis*. – Adoption (p. 8027)Article 22 *ter* (p. 8027)

M. Roland Ries.

Amendement n° 863 rectifié *bis* de M. Gérard Collomb. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 899 de M. de la commission. – MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État, Michel Teston, Jean-Pierre Fourcade. – Adoption.

Amendement n° 690 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 691 de M. Roland Ries. – MM. Roland Ries, Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels
après l'article 22 *ter* (p. 8031)

Amendement n° 450 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 901 de M. de la commission. – MM. Louis Nègre, rapporteur ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État ; Roland Ries, Mme Mireille Schurch, M. Gérard Cornu. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Renvoi de la suite de la discussion.

Organisation des débats (p. 8034)

M. le président de la commission, Mme la présidente.

7. Dépôt de documents parlementaires (p. 8034).

8. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 8034).

9. Ordre du jour (p. 8035).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE TASCA

vice-présidente

Secrétaires :
Mme Anne-Marie Payet,
M. Daniel Raoul.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures cinq.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

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.

3

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

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 commission mixte paritaire selon les modalités prévues par l'article 12 du règlement.

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

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 n° 94-665 du 4 août 1994 sur l'emploi de la langue française.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

Il sera transmis à la commission de la culture, de l'éducation et de la communication et sera disponible au bureau de la distribution.

5

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade.

M. Jean-Pierre Fourcade. Madame la présidente, lors du vote par scrutin public n° 216, intervenu la semaine dernière, sur l'ensemble du projet de loi relatif à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie, MM. Philippe Adnot, Philippe Darniche, Bruno Retailleau, Alex Türk et Mme Sylvie Desmarescaux ont été déclarés par erreur comme n'ayant pas pris part au vote, alors qu'ils souhaitaient voter pour.

Mme la présidente. Acte vous est donné de cette mise au point, mon cher collègue, qui sera publiée au *Journal officiel* et figurera dans l'analyse politique du scrutin.

6

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

Suite de la discussion d'un projet de loi
déclaré d'urgence
(Texte de la commission)

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (urgence déclarée) (n°s 155, 553, 552, 563, 576).

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus au titre II : « Transports ».

TITRE II
TRANSPORTS

CHAPITRE I^{ER}

Mesures en faveur du développement
des transports collectifs urbains et périurbains

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 la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, sur l'article.

Mme Mireille Schurch. L'examen du projet de loi portant engagement national pour l'environnement continue de se dérouler dans les conditions difficiles déjà dénoncées par plusieurs de mes collègues...

Je souhaite, à cet instant, faire part de mon appréciation générale sur le volet de ce texte relatif aux transports.

Certaines dispositions, telles la possibilité offerte à un syndicat mixte compétent en matière de transports publics d'adhérer à un syndicat mixte SRU – type de syndicat mixte institué par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains – et la modulation des péages, nous semblent constituer des points positifs.

Le travail en commission nous a d'ailleurs permis d'exprimer notre point de vue et de faire accepter quelques-uns de nos amendements, s'agissant notamment de la notion de « service régulier des transports », de la limitation du transfert obligatoire aux seuls équipements situés sur les trottoirs adjacents aux voies empruntées par les transports

en commun en site propre et de la reconnaissance de l'organisation de service de mise à disposition de bicyclettes en libre service.

Toutefois, je regrette, à ce stade, que le projet de loi crée des contraintes lourdes à la charge des collectivités territoriales et des particuliers, sans préservation de la maîtrise publique en termes d'expertise, de conseil et de contrôle, ces domaines étant laissés à la concurrence au détriment de la défense de l'intérêt général.

De plus, certains transferts de compétences s'apparentent à une mise en œuvre insidieuse de la réforme des collectivités territoriales. Nous ne souhaitons pas une réforme anticipée et sommes favorables à l'intervention publique en matière d'autopartage. C'est ce qui motive notamment le dépôt de nos amendements au chapitre I^{er} de ce titre.

Quant aux dispositions concernant les investissements ferroviaires, alors qu'elles étaient détaillées dans la loi de programmation, elles sont absentes – curieusement absentes – du présent projet de loi. C'est hors cadre parlementaire que le Gouvernement nous a présenté un « grand engagement national pour le fret ferroviaire », auquel il est prévu de consacrer 7 milliards d'euros.

En mars dernier, lors de l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, qui a créé l'autorité de régulation des activités ferroviaires, j'avais proposé le lancement d'un emprunt national ou européen pour le fret ferroviaire, en rappelant le caractère d'intérêt général de son développement. J'avais alors insisté sur la nécessité de la maîtrise publique sur ce secteur, l'importance du maintien du trafic de wagons isolés par la SNCF et, bien sûr, l'intérêt environnemental du développement du fret ferroviaire. Je suis donc attentive à ce plan fret en ce qu'il prévoit le financement des infrastructures ferroviaires, mais je regrette que les conditions et les échéances de ce dernier restent floues.

Cela étant, je m'interroge sur l'efficacité de ce plan, qui prévoit la suppression rapide par la SNCF de 70 % du trafic en wagons isolés. En effet, une telle mesure risque d'enclencher une évolution néfaste pour les chargeurs, les activités de la SNCF, le report modal et, plus encore, le maillage territorial.

Aujourd'hui, les opérateurs ferroviaires de proximité sont rares et n'ont pas prouvé leur efficacité par rapport à la SNCF. Une disparition brutale du transport de fret par wagons isolés à la SNCF, alors que ces opérateurs n'en sont qu'au stade de l'émergence, se traduirait par la circulation de un million à deux millions de camions supplémentaires par an sur les routes, les chargeurs affectés par la suppression des wagons isolés risquant de surcroît de ne plus recourir ensuite au fret ferroviaire. Une telle orientation irait donc à l'encontre de l'objectif environnemental de report modal de la route vers le rail.

De plus, le trafic en wagons isolés représente tout de même le tiers du chiffre d'affaires de Fret SNCF. L'arrêt de cette activité aura nécessairement des conséquences pour le personnel. Je crains en particulier une privatisation rapide par la création de filiales de fret spécialisées avec, à la clé, la suppression de près de 4 600 emplois.

Par ailleurs, si le développement des autoroutes ferroviaires est bienvenu, il doit être mis en regard de la réalité actuelle : 13 000 poids lourds passent quotidiennement sur l'A1 alors que quatre-vingts remorques seulement sont transportées sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg. Il faut

revoir les coûts réels du transport routier, notamment du trafic de poids lourds : l'usure de la chaussée causée par un poids lourd équivaut ainsi à celle qui résulte de la circulation de 600 véhicules particuliers.

Nous sommes donc pour la modulation des péages, mais nous pensons qu'il faut aller plus loin et ouvrir la voie à l'internalisation, à terme, des coûts externes. C'est le sens de nos amendements portant sur les mesures relatives aux péages autoroutiers.

À ce propos, je m'interroge sur les conséquences de la mise en place des télépéages automatiques et sur l'accès aux fichiers électroniques des cartes grises pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cela n'entraînera-t-il pas la suppression de l'activité manuelle de perception des péages ? Le Gouvernement a-t-il prévu, comme ce fut le cas dans le cadre de la privatisation des concessions d'autoroutes, que les entreprises s'engagent à ce que l'automatisation s'opère au rythme des départs naturels, donc sans mutations ni licenciements ?

Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, le groupe CRC-SPG sera très attentif, d'une part, aux garanties accordées aux salariés dans le domaine ferroviaire et dans celui du télépéage manuel, et, d'autre part, à la prise en compte du coût réel du transport routier, sans laquelle la révolution verte restera une illusion d'optique, profitable à quelques-uns mais coûteuse pour la majorité.

Notre vote sur le titre II sera donc lié aux garanties qu'apportera le Gouvernement sur ces questions.

Mme la présidente. Permettez-moi de vous rappeler, mes chers collègues, que les interventions sur l'article ne peuvent excéder cinq minutes !

La parole est à M. Michel Teston, sur l'article.

M. Michel Teston. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le titre II regroupe les articles relatifs aux transports. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je souhaite formuler quelques remarques générales sur la politique des transports envisagée, telle qu'elle ressort des dispositions dont nous allons débattre.

Les sénateurs socialistes ont soutenu le projet de loi Grenelle I, car il leur est apparu que les objectifs visés étaient parfaitement consensuels et que, même si le texte n'allait pas toujours assez loin, il contenait des avancées notables, notamment en matière de transports, avec par exemple les objectifs de développement des modes de transport de marchandises alternatifs à la route ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un certain nombre de nos propositions ont en outre été prises en compte.

Le Grenelle I a donc fait naître de réels espoirs, et notre groupe attendait beaucoup du projet de loi portant engagement national pour l'environnement.

Or, s'agissant du volet de ce texte relatif aux transports, si certaines dispositions du titre II constituent des avancées, il n'en demeure pas moins que le contenu est assez décevant au regard des attentes suscitées par le Grenelle I.

Quelles sont ces avancées ?

En premier lieu, nous saluons l'inscription dans le projet de loi de dispositions relatives à l'autopartage. Ce mode de déplacement a toujours été promu par le groupe socialiste, au travers, en particulier, de l'heureuse initiative qu'a représentée la proposition de loi de Roland Ries.

En deuxième lieu, l'évolution des compétences des autorités organisatrices de transport devrait permettre d'améliorer la coordination des compétences en matière de transports urbains.

En troisième lieu, la possibilité donnée aux autorités organisatrices de transport d'instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains et immeubles bâtis en vue de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre devrait permettre aux collectivités de trouver d'autres financements que les 2,5 milliards d'euros promis par l'État, 800 millions d'euros seulement ayant été programmés. Je rappelle que les besoins de financement pour les TCSP, les transports collectifs en site propre, sont estimés à 40 milliards d'euros, dont 26 milliards d'euros pour l'Île-de-France, à l'horizon de 2020.

Si le texte comporte des mesures relatives aux transports urbains, toutes les autres activités du domaine ferroviaire, qui est pourtant l'un des éléments phares du Grenelle I, sont quasiment absentes de ce projet de loi.

Comment ne pas évoquer le plan fret, qui, avec sa réorganisation du transport par « wagons isolés », n'encourage pas le report modal, bien au contraire ?

M. Roland Courteau. Tout à fait !

M. Michel Teston. J'y reviendrai lorsque nous aborderons l'article 22.

Compte tenu de ces remarques, et conscient de la nécessité de développer une politique des transports plus respectueuse de l'environnement, le groupe socialiste présentera divers amendements de nature à améliorer le dispositif actuel. Il s'agira principalement de préciser quelles activités de transport pourront être prises en charge par les autorités organisatrices, d'apporter des améliorations au dispositif d'autopartage ou encore de permettre aux collectivités territoriales, très engagées sur le plan financier, d'actionner des leviers supplémentaires, afin qu'elles puissent faire face à leurs charges.

En ce qui concerne les péages, notre groupe défendra plusieurs amendements propres à améliorer sensiblement le dispositif actuel du projet de loi.

Nous proposerons également un dispositif particulier visant à assujettir les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires au versement de la taxe professionnelle ou d'une autre taxe qui lui serait substituée.

À ce stade, les sénateurs du groupe socialiste et rattachés considèrent que le texte n'est pas à la hauteur des enjeux. Il manque d'ambition dans un domaine, celui des transports, pourtant très sensible en termes de protection de l'environnement. (*M. Jean-Pierre Raffarin s'exclame.*)

M. Roland Courteau. Eh oui !

M. Michel Teston. Nous souhaitons donc améliorer ce projet de loi, et je vois d'ailleurs qu'un ancien Premier ministre m'approuve ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, sur l'article.

M. Roland Ries. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'article 16 tend à clarifier les compétences des collectivités territoriales en matière d'aménagement, de transport et d'urbanisme, dans un souci d'amélioration de la planification et de la gestion de tous les modes de transport. Il prévoit ainsi d'améliorer la coordination entre les compétences transports urbains, voirie et stationnement sur les territoires des établissements publics

de coopération intercommunale dotés de plans de déplacements urbains, ou PDU, conformément à ce qui avait été préconisé par le comité opérationnel sur les transports urbains et périurbains.

Si l'objectif visé au travers de cet article est louable, les dispositions présentées sont pourtant très loin de satisfaire ces ambitions.

Il est proposé, au 1° de l'article 16, de modifier le code général des collectivités territoriales, afin d'encadrer, dans les intercommunalités compétentes en matière de voirie et concernées par un PDU, la réglementation du stationnement. Le maire aurait la faculté de l'interdire, de le limiter à certaines catégories de véhicules ou de le rendre payant et/ou limité dans le temps. L'objectif est ici, je le suppose, de faciliter la circulation des véhicules de transport collectif ou l'accès des usagers au service.

Cependant, cette disposition ne semble pas réellement de nature à modifier la situation existante.

Tout d'abord, à l'exception de quelques communautés urbaines et anciens districts, rares sont les intercommunalités qui exercent intégralement la compétence en matière de voirie.

En outre, rien n'impose aux maires d'adopter une réglementation conforme aux souhaits exprimés par l'autorité organisatrice de transports urbains, l'AOTU.

Enfin, et c'est probablement le plus important, la question de la gestion du stationnement ne concerne pas seulement les abords des lignes de circulation de véhicules assurant un service de transports urbains. Les objectifs d'une maîtrise intégrée du stationnement à l'échelon de l'agglomération sont de deux ordres : il faut pouvoir, à la fois, gérer les flux, c'est-à-dire lutter contre les voitures « ventouses » en centre-ville et inciter au stationnement en périphérie grâce à des parkings relais, par exemple, et sanctionner efficacement les contrevenants. Cette gestion ne peut être réduite à quelques décisions de police du stationnement sur les grands axes de circulation.

Depuis des années, les spécialistes s'accordent sur la nécessité de décentraliser intégralement le pouvoir de sanction du stationnement et de transférer la compétence à l'échelon intercommunal, de sorte que la personne publique responsable des déplacements soit aussi responsable de la politique du stationnement, sur voirie et en ouvrages. Tel est le sens de la notion d'autorité organisatrice des déplacements ou, plus globalement, de celle de mobilité durable.

Attardons-nous maintenant sur les 2° et 3° de l'article 16, qui tendent à instaurer deux mesures touchant les communautés de communes et les communautés d'agglomération.

La première mesure concerne les voies et trottoirs supportant la circulation d'un transport collectif en site propre, qui seront déclarés automatiquement d'intérêt communautaire. Si certaines intercommunalités, au moment de leur création, ont choisi cette règle de la déclaration d'intérêt communautaire automatique des voies de transports ou encore des voies situées dans les zones d'aménagement concerté déclarées d'intérêt communautaire, il est important de rappeler que la définition de l'intérêt communautaire emporte la définition d'un transfert de charges, ainsi que de compensations, en échange du transfert de l'entretien de la voie.

Les équilibres politiques de nombreuses communautés pourraient être perturbés par une telle mesure. L'intérêt communautaire était jusqu'à présent 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. En conséquence, il détermine aussi le coefficient d'intégration fiscale qui intervient dans le calcul de la dotation globale de fonctionnement, la DGF. À plusieurs égards, cette mesure aura donc des incidences sur les équilibres financiers des groupements.

La seconde mesure vise à intégrer aux compétences optionnelles des communautés de communes ou d'agglomération l'organisation d'un service de mise à disposition de vélos en libre service. Outre que la traduction législative du concept pose question, le fait de l'ériger en compétence optionnelle sans aucun rapport avec la détention de la compétence en matière de transports et de déplacements entre en contradiction avec la notion d'autorité organisatrice des déplacements. Pour conforter la logique d'intégration de la compétence en matière de transports et de déplacements dans les zones urbaines, il est d'ailleurs difficile de ne pas envisager de modifier la définition de la compétence transports urbains contenue dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs, la LOTI. De même, le choix de créer une compétence concernant la mise à disposition de vélos en libre service, l'autopartage, le stationnement, ne peut être arrêté sans qu'une réflexion sur le niveau d'exercice de cette future compétence ait été menée. Définir une compétence est une chose, encore faut-il prévoir à quel niveau elle sera exercée. Tel est le message que je tenais à délivrer à ce stade. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 681 rectifié *quinquies*, présenté par Mmes Gourault, Férat et N. Goulet, MM. Amoudry, Béteille, Deneux, Détraigne, J.L. Dupont, Jarlier, Vanlerenberghe, Zocchetto et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Nicolas About.

M. Nicolas About. Cet amendement tend à rappeler que lorsque la communauté de communes est compétente en matière de création ou d'aménagement et entretien de voirie communautaire, il appartient aux communes membres de déterminer à la majorité qualifiée l'intérêt communautaire des voies et de leurs dépendances. Bien entendu, cette règle doit s'appliquer également en cas de modification ou de retrait de tout ou partie de la compétence.

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

M. Louis Nègre, rapporteur de la commission de l'économie, de l'aménagement du territoire et du développement durable. La commission avait émis un avis défavorable sur la version initiale de l'amendement, car la notion de portions de trottoirs adjacents avait été supprimée, alors qu'elle permet de répondre au cas par cas aux spécificités locales.

Cette notion est rétablie dans la nouvelle rédaction de l'amendement. La commission n'a pas pu examiner cette dernière, mais, à titre personnel, je la juge convenable. Elle présente en effet l'avantage de ne pas créer de nouvelles règles en matière de déclaration d'intérêt communautaire. Je rappelle que, dans les communautés de communes, contrai-

nement aux communautés d'agglomération et urbaines, cette déclaration est le monopole des conseils municipaux, statuant à la majorité qualifiée.

M. Nicolas About. C'est vrai !

M. Louis Nègre, rapporteur. À titre personnel, je suis donc favorable à cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 681 rectifié *quinquies*.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 346 rectifié *bis* est présenté par MM. du Luart, Leroy et Revet.

L'amendement n° 442 est présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer le 2° *ter* de cet article

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 346 rectifié *bis*.

M. Charles Revet. Il s'agit du transfert de la compétence voirie aux communautés urbaines sur leur territoire. Aux termes du paragraphe visé, un département ne pourra s'y opposer que par une délibération motivée. À l'évidence, cette question devra être analysée à l'occasion de la prochaine réforme des collectivités territoriales, notamment dans la perspective de la création de métropoles et de l'assouplissement des modalités de délégation de compétences.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour présenter l'amendement n° 442.

Mme Mireille Schurch. La commission a adopté, à l'article 16, des amendements visant au transfert de la gestion des voiries départementales aux communautés urbaines ou d'agglomération.

D'aucuns diront qu'il s'agit d'une invitation à signer des conventions, mais le refus d'un conseil général de déléguer sa compétence en matière de voirie devra tout de même faire l'objet d'une délibération motivée. Ce transfert implique aussi la mise à disposition des services départementaux chargés de la voirie et, par voie de conséquence, un dessaisissement du département. Les amendements de la commission tendent donc à redéfinir les compétences entre les communautés d'agglomération ou urbaines et le département.

Nous ne supputons pas que des arrière-pensées particulières aient présidé à la rédaction de l'article 16 et nous ne contestons pas qu'il soit important d'assurer une gestion intégrée des transports en commun en site propre, mais il nous semble prématuré de redéfinir les compétences des collectivités territoriales dans le cadre de ce projet de loi avant d'avoir débattu de la réforme de ces dernières.

C'est pourquoi nous demandons la suppression du 2° *ter* de l'article 16, qui vise à transférer à la communauté urbaine ou à la communauté d'agglomération l'exercice des compé-

tences du département en matière de voirie : classement, déclassement, plan d'alignement, coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol en dehors des agglomérations, etc.

Mme la présidente. L'amendement n° 455 rectifié, présenté par MM. Leroy, Le Grand et du Luart, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le second alinéa du 2° *ter* de cet article :

« IV. – Une communauté urbaine dont le plan de déplacements urbains comprend un service de transports collectifs en site propre empruntant des voiries départementales ou prévoit sa réalisation peut, dans le périmètre de transports urbains, demander le déclassement de ces voiries en vertu de l'article L. 131-4 du code de la voirie routière. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n°s 346 rectifié *bis* et 442 ?

M. Louis Nègre, rapporteur. Il est effectivement tout à fait possible que nous entrions dans le vif du sujet prochainement, avec l'examen de la réforme des collectivités territoriales.

Pour autant, comme je l'ai déjà dit, n'ayons pas peur ! Il s'agit de conventions passées volontairement entre un département et, par exemple, une communauté urbaine en vue d'améliorer les transports collectifs. Si d'aventure le projet de réforme des collectivités territoriales venait demain changer la donne, nous en tiendrions alors compte, mais, de grâce, faisons en sorte que les transports en commun fonctionnent et donnons-nous les moyens de notre politique !

La commission émet un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 346 rectifié *bis* et 442.

Je suis saisie d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 217 :

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

Le Sénat n'a pas adopté.

M. Paul Raoult. Miracle !

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les amendements n°s 347 rectifié *bis* et 443 sont identiques.

L'amendement n° 347 rectifié *bis* est présenté par MM. du Luart, Leroy et Revet.

L'amendement n° 443 est présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du Parti de gauche.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Supprimer le *c*) du 3° de cet article.

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 347 rectifié *bis*.

M. Charles Revet. Cet amendement relève du même esprit que le précédent. Dès lors qu'interviendront bientôt une réforme territoriale et une redéfinition des compétences, il paraîtrait assez légitime que l'ensemble des nouvelles dispositions puissent être examinées à cette occasion.

M. Paul Raoult. Quel manque de conviction !

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour présenter l'amendement n° 443.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement procède lui aussi de la même logique que celui que j'ai défendu précédemment. Nous souhaiterions ne pas anticiper cette fameuse réforme des collectivités territoriales et attendre de savoir qui organisera réellement les transports.

Mme la présidente. L'amendement n° 456 rectifié, présenté par MM. Leroy, Le Grand et du Luart, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le second alinéa du *c*) du 3° de cet article :

« VII. – Une communauté d'agglomération dont le plan de déplacements urbains comprend un service de transports collectifs en site propre empruntant des voiries départementales ou prévoit sa réalisation peut, dans le périmètre de transports urbains, demander le déclassement de ces voiries en vertu de l'article L. 131-4 du code de la voirie routière. »

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements identiques n°s 347 rectifié *bis* et 443 ?

M. Louis Nègre, rapporteur. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. Il faut aller de l'avant dans ce domaine, car nos concitoyens attendent que nous prenions des positions claires sans délai. La commission émet donc un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Revet, l'amendement n° 347 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 347 rectifié *bis* est retiré.

Madame Schurch, l'amendement n° 443 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 443.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 16, modifié.
(*L'article 16 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 16

Mme la présidente. L'amendement n° 474, présenté par M. Ries, est ainsi libellé :

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.

« À 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. – À 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'Île-de-France, quelles que soient les modalités choisies pour leur encaissement, est reversée à la région d'Île-de-France et au Syndicat des transports d'Île-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 :

« 33° 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 comptables 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 Île-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 1^{er} 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.

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Si j'ai décidé de présenter cet amendement, c'est parce que la situation actuelle du stationnement payant n'est satisfaisante pour personne.

Les conclusions d'un rapport de synthèse établi conjointement en 2005 par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale de l'administration et le Conseil général des ponts et chaussées sont, à cet égard, sans appel : la verbalisation du stationnement payant est « inefficace, obsolète, peu transparente », « la chaîne de traitement des amendes reflète l'absence de politique de stationnement payant » et « plusieurs raisons pourraient conduire l'État à se désengager de ce dossier : incapacité jusqu'à ce jour à construire une véritable politique et à coordonner les acteurs, incapacité et complexité du système, équilibre financier incertain ». Il est vrai qu'en la matière « l'insertion du stationnement payant dans une politique publique de déplacements urbains est un objectif prioritaire. Elle conditionne la maîtrise et le partage de la voirie et constitue un levier essentiel de l'aménagement urbain. »

Sur ce sujet, une étude publiée voilà une dizaine d'années par deux chercheurs, l'un français, Jean-Marie Guidez, l'autre suisse, Vincent Kauffmann, démontre d'ailleurs le caractère stratégique de l'offre de stationnement en matière de choix modal : selon ses caractéristiques en termes de quantité et de tarif, les particuliers sont incités ou pas à prendre leur voiture.

Le rapport de synthèse que j'évoquais précédemment relève que, compte tenu de l'inscription du stationnement payant dans les politiques de déplacements et de maîtrise de la voirie, les collectivités territoriales sont mieux placées que l'État pour conduire, dans un cadre territorialisé, les évolutions nécessaires, le recentrage de l'État sur ses fonctions essentielles devant le conduire à abandonner la compétence en matière de stationnement payant.

Tel est le sens, mes chers collègues, de l'amendement que je vous soumetts maintenant. Il est presque identique à celui qu'avait déposé Christian Philip à l'Assemblée nationale en 2005. Les années passent, mais les problèmes restent...

Cet amendement a pour objet d'améliorer le traitement des infractions mis en œuvre en cas de manquement d'un automobiliste aux obligations liées au stationnement payant sur voirie et de renforcer la maîtrise des collectivités locales sur le dispositif général du stationnement payant, pour en faire un instrument au service de leur politique de déplacements. Il vise à étendre au stationnement payant sur voirie, qui relève aujourd'hui du régime des contraventions pénales de la première classe, un mécanisme de transaction comparable à celui qui existe pour les infractions commises en matière de transports publics, qu'il s'agisse de la SNCF, de la RATP ou des transports urbains.

Le dispositif proposé prévoit pour le contrevenant à l'obligation d'acquitter la redevance de stationnement la possibilité de régler, par la voie d'une transaction, une redevance forfaitaire auprès de l'autorité compétente. En pratique, l'amende forfaitaire actuelle de 11 euros, de nature pénale, sera remplacée par une redevance forfaitaire dont le montant sera fixé par les autorités organisatrices locales.

Le paiement de la redevance forfaitaire ainsi que son tarif seront instaurés, pour les emplacements de stationnement payant, par le maire, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains. Le dispositif a en effet vocation à s'appliquer quel que soit le fondement juridique de l'instauration du stationnement payant, qu'elle relève du pouvoir de police du maire ou d'une compétence de gestion domaniale.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, l'amendement n° 474 tend donc à corriger les dysfonctionnements constatés en matière de stationnement payant et à donner ainsi aux collectivités territoriales les moyens de mettre en œuvre une politique de déplacements urbains et de maîtrise de la voirie. Cela est conforme aux engagements qu'avait pris Nicolas Sarkozy pendant sa campagne électorale,...

M. Paul Raoult. C'est une référence !

M. Roland Ries. ... au travers d'un courrier qu'il avait adressé à mon prédécesseur à la présidence du Groupement des autorités responsables de transport, Michel Destot. Il y indiquait vouloir « donner aux maires – ou aux présidents d'agglomération – qui le demandent l'instrument d'une politique volontariste des déplacements urbains : les pleines compétences sur le stationnement, ce qui suppose de dépenaliser les infractions de stationnement sur voirie. Je souhaite que cette décentralisation se fasse à la carte, pour que chaque collectivité soit libre de choisir : soit une nouvelle procédure décentralisée, soit la procédure administrée par l'État. Dans la procédure décentralisée, la collectivité sera libre de moduler tous les tarifs : elle sera responsable du contrôle et du recouvrement, et bien entendu recevra le produit des redevances et amendes. »

Je serais donc surpris, chers collègues de la majorité, que vous ne vous ralliiez pas à notre proposition, dans la mesure où l'amendement n° 474 reprend l'essentiel des engagements du Président de la République ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Paul Raoult. C'est de bon sens !

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

M. Louis Nègre, rapporteur. M. Ries a d'excellentes références ! (*Sourires.*)

Cet amendement, très intéressant (*M. le secrétaire d'État acquiesce*), tend à aborder la réforme du stationnement payant par la voie non pas de la dépenalisation, mais de la transaction, étape intermédiaire entre le paiement à l'horodateur et l'amende.

À titre personnel, je pense que cette proposition ne va pas assez loin (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste*)...

M. Paul Raoult. Allez donc de l'avant !

M. Louis Nègre, rapporteur. ... car elle conserve le caractère pénal du dispositif en cas d'infraction.

Toutefois, la rédaction proposée est intéressante et elle pourra utilement alimenter la réflexion du groupe de travail sur la réforme de la politique de stationnement, qui est commun aux commissions de l'économie, des finances et des lois.

La commission demande donc le retrait de cet amendement, faute de quoi elle émettrait un avis défavorable.

M. Roland Courteau. Voyons, un engagement du Président de la République !

M. Louis Nègre, rapporteur. Pour autant, mes chers collègues, quand on lit le rapport établi conjointement en 2005 par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale de l'administration et le Conseil général des ponts et chaussées, on se dit qu'il est temps de travailler à ce dossier !

En effet, selon ce document, le taux de paiement spontané s'élèverait à 35 % en moyenne à l'échelon national, et il serait encore plus faible à Paris, où il atteindrait seulement 10 %.

M. Roland Courteau. Cela ne m'étonne pas !

M. Louis Nègre, rapporteur. Selon les auteurs de ce rapport, « le produit global des redevances de stationnement n'est pas connu. Aucune centralisation n'est faite. Le montant global recouvré au titre des amendes n'est pas connu, car il ne fait pas l'objet d'un suivi spécifique. Une évolution profonde et globale du système est donc indispensable. »

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, d'examiner ce dossier avec la plus grande attention.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends parfaitement l'objet de l'amendement n° 474. Pour avoir été vice-présidents du GART, M. le rapporteur et moi-même connaissons bien cette revendication des collectivités territoriales. D'ailleurs, j'avais confié en d'autres temps à M. Christian Philip, alors député du Rhône, la rédaction d'un rapport sur ce sujet.

Néanmoins, je crois qu'il est encore un peu tôt pour voter une telle mesure, et ce pour deux raisons.

Premièrement, nous n'avons pas réglé complètement le problème de la pénalisation. Un travail a été engagé en ce sens avec les ministères de l'intérieur et de la justice.

Deuxièmement – je le constate en tant que président de conseil général –, il s'agit là, grâce à la péréquation, d'une ressource qui n'est pas négligeable pour les petites collectivités. Il nous faut donc régler aussi ce problème.

M. le rapporteur est tout à fait décidé à s'engager sur ce dossier, et le Gouvernement est disposé à travailler avec lui. Nous ne sommes pas éloignés d'une solution, monsieur Ries, toutefois nous ne pourrions aboutir aujourd'hui. Cette réforme se fera, j'en suis certain – elle est d'ailleurs consensuelle dans notre pays –, mais nous ne sommes pas encore prêts techniquement.

Pour des raisons qui tiennent non pas au fond, mais à l'opportunité, je demande donc, moi aussi, le retrait de cet amendement, faute de quoi j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement n° 474 est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Monsieur le secrétaire d'État, peut-être n'êtes-vous pas prêt, peut-être n'est-ce pas le bon moment, mais voilà dix ans que cela dure ! (*Marques d'approbation sur les travées du groupe socialiste.*) Les gouvernements successifs ont créé des commissions, organisé des réflexions complémentaires et prétendu que le moment n'était pas opportun, mais le problème est pourtant simple : le système actuel ne fonctionne pas. Comme M. le rapporteur le rappelait tout à l'heure, seulement 10 % du produit des amendes est effectivement perçu. Et encore s'agit-il de contraventions de 11 euros, qui ne sont absolument pas dissuasives ! Certes, je m'exprime ici en mon nom propre, et non en tant que président du GART, mais toutes les autorités organisatrices, de droite comme de gauche, sont unanimes sur ce point. Il faut vraiment que nous avançons sur cette question !

Je maintiens donc cet amendement, afin que chacun prenne ses responsabilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Fourcade. Je comprends la préoccupation de M. Ries,...

M. Paul Raoult. Cela commence bien !

M. Jean-Pierre Fourcade. ... car, au sein du comité des finances locales, nous avons évoqué ce problème à maintes reprises.

Cela dit, deux difficultés se présentent.

Premièrement, personne ne sait exactement s'il existe un écart entre les sommes qui sont effectivement collectées par l'État au titre des amendes et celles qui sont reversées aux collectivités locales. La mission commune aux différentes inspections elle-même n'a pas encore vérifié s'il y avait adéquation entre ces deux montants. Si tel n'était pas le cas, l'article 40 de la Constitution s'appliquerait à cet amendement...

Deuxièmement, alors que les amendes sont aujourd'hui recouvrées par des comptables publics, dans le système que vous proposez, monsieur Ries, elles seraient perçues par chaque collectivité. Il faudrait donc créer au sein des communautés urbaines, d'agglomération ou de communes des services de recouvrement, avec toutes les difficultés que cela suppose. En particulier, la dualité entre le recouvrement

par la collectivité territoriale et le maintien du caractère pénal de la sanction applicable à celui qui refuse de payer me gêne.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai entendu avec beaucoup d'intérêt défendre votre position. Toutefois, je me joindrai à M. Ries pour souligner que nous devons maintenant nous dépêcher ! Je ne crois pas que nous puissions adopter aujourd'hui cet amendement et, par conséquent, le groupe UMP ne le votera pas,...

M. Didier Guillaume. Dommage !

M. Jean-Pierre Fourcade. ... mais nous ne pouvons pas non plus laisser ce chantier ouvert indéfiniment. Il faut régler à la fois le problème de l'adéquation entre le recouvrement et le reversement et celui de la pénalité qui peut subsister. Nous saurions donc gré au Gouvernement de nous présenter rapidement une proposition en ce sens.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 474.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 683, présenté par MM. Lise, S. Larcher, Antoinette, Patient, Gillot, Tuheiva, Raoul et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoult, Ries, Teston, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Claude Lise.

M. Claude Lise. À la Martinique, la situation du transport interurbain de personnes demeure particulièrement préoccupante, en dépit, il faut le souligner, des efforts considérables réalisés par le département et la région dans ce domaine, notamment en matière d'infrastructures.

En effet, nous nous heurtons à une difficulté majeure pour organiser un service répondant aux attentes des usagers et aux impératifs d'un développement durable et solidaire : l'existence, sur un territoire de 1 100 kilomètres carrés, de seize autorités organisatrices, à savoir la région, le département, deux communautés d'agglomération regroupant vingt-quatre communes sur trente-quatre, un syndicat mixte chargé d'un TCSP, enfin onze communes ayant créé un PTU, un périmètre de transports urbains.

Il en résulte un conflit de compétences et un manque de cohérence dans les politiques menées qui sont sources de difficultés, d'inefficacité, d'inégalités en termes d'aménagement du territoire et de répartition des ressources, mais aussi de nuisances environnementales.

En réalité, le territoire de la Martinique est à l'échelle de celui d'une grande agglomération de l'Hexagone, comme Saint-Étienne, ou d'une communauté urbaine, telles que celles de Lyon ou de Toulouse. Il devrait constituer, en conséquence, un périmètre unique de transport.

Au travers de cet amendement, il s'agit donc, sur la base des dispositions de l'article 73, alinéa 3, de la Constitution, d'habiliter le conseil général de la Martinique à instaurer un tel périmètre unique de transport. Celui-ci serait géré par une autorité unique établie dans le cadre d'une concertation locale qui associerait toutes les collectivités disposant actuellement d'une compétence en ce domaine, ainsi que les représentants des transporteurs et des usagers.

Une telle demande d'habilitation a déjà fait l'objet de deux délibérations adoptées à l'unanimité par les conseillers généraux réunis en assemblée plénière en novembre 2007 et en juin 2008. Le conseil général a suivi strictement la procédure prévue par la loi organique du 21 février 2007. Il a sollicité l'avis des conseils consultatifs avant transmission au Premier ministre et au représentant de l'État, lequel, il faut le souligner, n'a pas déferé la délibération devant le Conseil d'État. La demande n'a jusqu'ici pas abouti.

Afin de souligner l'importance de l'enjeu pour la Martinique, et en accord avec le conseil général, le conseil régional a élaboré une demande d'habilitation similaire, qui est également restée lettre morte.

À diverses reprises, les deux exécutifs ont attiré l'attention du Gouvernement sur cette situation, mais ils n'ont jamais pu obtenir d'explication claire et précise. Le précédent secrétaire d'État à l'outre-mer, M. Yves Jégo, s'est contenté de lancer, au cours d'une audition sénatoriale publique, que ces demandes n'étaient pas légales !

Quant à vous, monsieur le secrétaire d'État, vous avez adopté sur le sujet une position que j'ai trouvée assez déconcertante. En effet, dans un courrier du 23 janvier de cette année, vous indiquez que, grâce à un amendement voté dans le cadre du projet de loi Grenelle I, l'État peut désormais – ce dernier terme a toute son importance – « prendre des dispositions spécifiques en faveur des transports collectifs d'outre-mer ». Vous semblez ignorer l'existence de l'article 73 de la Constitution, sur lequel se fonde pourtant l'amendement précité, sans d'ailleurs que les dispositions de ce dernier ajoutent quoi que ce soit à ce qui est déjà prévu par la Constitution : il s'agit en réalité d'un amendement de complaisance !

L'article 73 de la Constitution, faut-il le rappeler, autorise des adaptations aux situations particulières des DOM et, depuis la réforme de 2003, permet aux départements et aux régions d'outre-mer d'obtenir du Parlement des habilitations à procéder à de telles adaptations.

L'occasion nous est donc offerte, aujourd'hui, à propos d'une question importante, sur laquelle les élus martiniquais, je le précise, sont unanimes,...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Non ! Si tel était le cas, le problème serait déjà réglé !

M. Claude Lise. ... de mesurer l'intérêt réel des dispositions figurant au troisième alinéa de l'article 73 de la Constitution.

M. Serge Larcher. Très bien !

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Mon cher collègue, cet amendement ne m'a pas laissé indifférent.

Sur le plan du droit constitutionnel, tout d'abord, le secrétariat d'État a exercé pour ainsi dire, si je comprends bien, un droit de veto, en refusant de faire paraître au *Journal officiel* la délibération du conseil général de Martinique de 2007.

À cette occasion, je ne peux que citer le rapport de la mission commune d'information du Sénat sur la situation des départements d'outre-mer, présidée par notre collègue Eric Doligé :

« La mission tient à rappeler avec force que la loi organique du 21 février 2007 ne prévoit que l'exercice d'un contrôle de légalité des délibérations prises par les conseils généraux et régionaux d'outre-mer en application de l'article 73 de la Constitution. Elle n'autorise aucunement le Gouvernement à exercer un contrôle d'opportunité sur ces délibérations. »

Sur le fond, on ne peut être que favorable à la création d'un périmètre unique de transport et d'une autorité organisatrice de transport unique, car il n'est pas acceptable, il est vrai, de conserver seize autorités organisatrices de transport sur un territoire grand comme le cinquième d'un département métropolitain !

Toutefois,...

M. Paul Raoult. Voilà ! Il y a toujours une restriction !

M. Louis Nègre, rapporteur. ... la rédaction du présent amendement ne détermine pas qui, de la région ou du département, sera l'autorité organisatrice de transport, alors que la procédure d'expérimentation prévue expressément par l'article 73 de la Constitution nécessite une telle précision.

Par conséquent, j'émet un avis défavorable sur l'amendement, tout en souhaitant, monsieur le secrétaire d'État, que l'on trouve rapidement une solution à cette situation peu satisfaisante.

M. Claude Lise. Cela fait deux ans que l'on en parle !

M. Paul Raoult. C'est toujours pour demain !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

À la Martinique, toutes les collectivités concernées – je pense, en particulier, à l'agglomération de Fort-de-France – n'ont pas exprimé le même sentiment sur ce dossier. Or, dans un département, on ne peut monter un projet en jouant le conseil général contre une agglomération. Ces deux collectivités n'étant ni l'une ni l'autre dirigées par des élus appartenant à la majorité présidentielle, je suis d'autant plus à l'aise pour annoncer que le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Larcher, pour explication de vote.

M. Serge Larcher. Tout d'abord, permettez-moi de vous rappeler, monsieur le rapporteur, que c'est bien le sénateur Serge Larcher qui a présidé la mission commune d'information du Sénat sur la situation des départements d'outre-mer.

(*Sourires.*) Je vous invite d'ailleurs à lire le rapport dans son intégralité et non pas uniquement la partie consacrée aux transports...

Je soutiens l'amendement n° 683 de M. Lise. En effet, l'organisation des transports collectifs urbains et interurbains constitue un véritable enjeu de développement durable pour la Martinique.

Compte tenu de l'exiguïté du territoire et de la croissance de son parc automobile, le réseau routier est aujourd'hui saturé. Les initiatives des collectivités locales en matière de transports collectifs ont conduit à des améliorations notables, mais il est certain que l'enchevêtrement de compétences entre les différentes autorités organisatrices de transport nuit à l'efficacité de l'action publique.

Dans les départements d'outre-mer, les compétences en matière de transports sont, en effet, réparties entre les conseils généraux, les conseils régionaux, les communes et leurs groupements.

Afin de rationaliser la répartition des compétences et d'optimiser l'action publique, il paraît donc utile qu'en la matière une autorité unique soit mise en place sur un périmètre unique.

C'est l'une des évidences qui ressortent des analyses de la mission commune, que j'ai donc moi-même eu l'honneur de présider. Il s'agit même de l'une des propositions de cette mission, dont les conclusions ont été adoptées de manière très consensuelle.

En outre, cet amendement ne fait que reprendre les demandes du conseil général transmises à deux reprises au Gouvernement. Cependant, malgré certaines promesses, aucune suite ne leur a été donnée.

La faculté réclamée par les collectivités de Martinique d'adapter le droit à leur situation spécifique, comme le leur permet l'article 73 de la Constitution, vient d'être accordée au département de la Guadeloupe dans le cadre de la loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer.

Dès lors, il est difficile de comprendre aujourd'hui les raisons d'un tel blocage sur cette question des transports, d'autant que la solution proposée fait l'objet d'un très large consensus.

Pour s'opposer à cet amendement on tire argument du fait que l'agglomération de Fort-de-France n'a pas répondu. Je tiens cependant à souligner que la disposition proposée répond au vœu unanime de l'ensemble de la population martiniquaise, qui souhaite bénéficier d'un périmètre unique et d'une autorité organisatrice unique en matière de transports.

La Martinique est une petite île et, pour résoudre la situation de blocage actuelle, cette mesure de sauvegarde s'impose, dans l'intérêt même des habitants. S'ils ne sont pas entendus, les Martiniquais risquent d'être conduits aux extrémités du début de l'année.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous demande de reprendre le dossier afin de le faire aboutir au plus vite, car la Martinique est aujourd'hui asphyxiée ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC-SPG.*)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame la présidente, vous connaissez bien l'outre-mer ; nous nous y sommes rendus ensemble à plusieurs reprises, quand vous

étiez présidente de la commission des lois de l'Assemblée nationale. Je vous prends donc à témoin : nous sommes tous favorables au développement de l'outre-mer, notamment à la mise en place d'une véritable politique des transports outre-mer accompagnée des moyens nécessaires, avec des transports collectifs dignes de ce nom.

D'ailleurs, la semaine prochaine, à la Réunion, j'apporterai mon soutien à un projet de tram-train porté unanimement par les collectivités de l'île.

Cependant, en l'absence d'accord sur ce sujet entre l'agglomération de Fort-de-France et le département, il n'appartient pas au Gouvernement de trancher la question. Tel n'est pas l'esprit de l'article 73 de la Constitution.

Autrement dit, messieurs les sénateurs, débrouillez-vous entre vous, après quoi le Gouvernement apportera son soutien à l'option collective retenue !

M. Serge Larcher. Madame la présidente, je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Larcher, pour répondre au Gouvernement.

M. Serge Larcher. Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous reçu un refus explicite, par écrit, de Fort-de-France ?

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

M. Serge Larcher. Par conséquent, on ne sait pas !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. On aimerait bien savoir...

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. M. le ministre d'État a indiqué, lors de la discussion générale, que l'enjeu du Grenelle II était planétaire et réclamait des actes et non plus seulement des déclarations d'intentions.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes d'accord !

M. Didier Guillaume. Il s'agit donc aujourd'hui pour le Sénat d'acter dans le présent projet de loi des décisions novatrices afin de montrer à nos concitoyens, aux associations, à tous ceux qui s'intéressent de près à cet enjeu, que la Haute Assemblée a la volonté d'aller plus loin.

Or combien de fois n'avons-nous pas entendu dire que nos propositions étaient bonnes, mais que l'on n'était pas prêt, qu'il était urgent d'attendre demain ou après-demain ? Monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas demain, c'est maintenant qu'il faut des actes ! Quand on veut noyer le poisson et enterrer un dossier, on crée une commission, disait Georges Clemenceau...

Trois représentants de l'outre-mer sont aujourd'hui présents dans cet hémicycle. Deux d'entre eux, sénateurs de Martinique, ayant des responsabilités éminentes, l'un à l'échelon territorial, l'autre en tant que président de la mission commune d'information, se sont exprimés très clairement. Il est de notre devoir, à nous, sénateurs de métropole, de suivre leur avis éclairé et de l'inscrire dans le Grenelle ; nous verrons ensuite comment le tout évolue.

Il s'est tout de même passé quelque chose en outre-mer, il y a quelques mois... Il faudra bien que les états généraux débouchent sur des résultats !

Il se trouve que les élus de ce département avancent une proposition commune et globale. C'est exceptionnel ! A-t-on jamais vu dans un département métropolitain soumettre une initiative à référendum, demander l'accord de tous les villages et de tous les hameaux, de toutes les communes, de toutes les communautés de communes et de toutes les communautés d'agglomération ? Une volonté unanime s'exprime en Martinique pour aller de l'avant, profitons-en !

Je demande instamment à la Haute Assemblée de voter l'amendement de nos collègues pour faciliter la circulation sur l'île. Ce serait un acte fort en direction de l'outre-mer posé à l'occasion de l'examen du titre II de ce projet de loi.

Sa sagesse proverbiale commande à la Haute Assemblée de suivre la proposition de nos collègues. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je rappelle que le Gouvernement s'en est remis à la sagesse du Sénat.

J'observerai avec beaucoup d'attention le vote sur cette question de M. Serge Letchimy et du groupe socialiste à l'Assemblée nationale, mais ce sera une autre étape !

M. Paul Raoult. Le Sénat, c'est le Sénat ! Il est toujours en avance sur l'Assemblée nationale ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Lise, pour explication de vote.

M. Claude Lise. Je suis assez étonné de voir le Gouvernement essayer d'arbitrer des conflits locaux entre élus de gauche.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement n'arbitre pas ! Il s'en remet à la sagesse du Sénat ! Débrouillez-vous !

M. Claude Lise. Tout d'abord, je ferai observer que, si le maire de Fort-de-France était précédemment président de la communauté d'agglomération, monsieur le secrétaire d'État, depuis mars 2008, la situation a changé et c'est désormais un ami politique très proche de ma formation politique qui est à l'heure actuelle à la tête de l'agglomération.

Ensuite, simple précision juridique, la loi organique du 21 février 2007 ne prévoit nullement la consultation des communautés d'agglomération. Nous avons suivi strictement la procédure prévue par la loi organique et nous avons envoyé les délibérations. À cet égard, nous pourrions attaquer le Gouvernement, qui a délibérément omis de les publier au *Journal officiel*, alors même qu'il était tenu de le faire.

Par conséquent, je suis contraint de dénoncer le point de vue très politicien que je constate dans cette affaire à l'occasion de quelques problèmes actuels que rencontrent malheureusement au pays deux composantes de la gauche.

Enfin, je vous indique que nous avons obtenu par deux fois l'unanimité au conseil général sur la question soulevée aujourd'hui, ce qui veut dire que les élus proches de M. Letchimy ont voté pour par deux fois.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Faites ce que vous voulez !

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

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Comme cela a été rappelé par notre collègue Didier Guillaume, M. le ministre d'État a souligné, avec votre soutien, monsieur le secrétaire d'État, la nécessité d'une prise en compte de l'environnement sur l'ensemble de notre planète.

J'ai bien entendu les arguments de M. le rapporteur, qui révèlent l'existence d'un problème local. Pour ma part, j'ai le sentiment que nous n'avons pas à nous opposer à cette proposition.

Monsieur le secrétaire d'État, vous vous en êtes remis à la sagesse de la Haute Assemblée. L'expérience que j'ai me pousse plutôt à émettre un avis favorable sur cet amendement.

M. Serge Larcher. Très bien !

Mme Odette Terrade. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 683.

(*L'amendement est adopté à l'unanimité des présents.*)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 16.

L'appel à la solidarité a été entendu !

M. Didier Guillaume. Vous faites l'unanimité, chers collègues ! Merci, monsieur le président de la commission !

Mme la présidente. L'amendement n° 684, présenté par MM. Lise, S. Larcher, Antoinette, Patient, Gillot, Tuhejava, Raoul et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoult, Ries, Teston, Guillaume et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

Après l'article 30-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un chapitre III *ter* ainsi rédigé :

« Chapitre III *ter*

« Du périmètre unique de transport en Martinique

« Art. 30-3. – Pour l'application des dispositions des chapitres II à III *bis* de la présente loi, il est institué sur le territoire de la Martinique un périmètre unique de transports qui se substitue à tous les périmètres de transports urbains et interurbains de personnes existants.

« Une autorité organisatrice unique de transport se substitue aux autorités organisatrices de transports existants pour l'exercice des compétences qu'elles détiennent en matière de transport intérieur public de personnes.

« Cette autorité organisatrice unique est compétente pour l'organisation du transport maritime intérieur.

« Sa mise en place se fera en concertation avec les partenaires concernés qui définiront sa structure juridique. »

La parole est à M. Claude Lise.

M. Claude Lise. Je retire cet amendement, madame la présidente, car il avait le même objet que l'amendement adopté à l'instant par le Sénat.

Mme la présidente. L'amendement n° 684 est retiré.

L'amendement n° 686, présenté par MM. Ries, Teston, Raoul et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoult, Guillaume, Mirassou et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Il s'agit d'intégrer le covoiturage, l'autopartage et les systèmes de mise à disposition de bicyclettes en libre-service au sein des compétences des autorités organisatrices, autrement dit d'étendre ces compétences telles qu'elles sont définies dans la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, à ces offres de déplacement apparues récemment.

Cette disposition, qui me paraît de bon sens, devrait permettre d'armer en quelque sorte les autorités organisatrices contre les éventuels recours pour excès de pouvoir que pourraient introduire des particuliers ou des associations pour contester la mise en place de tels dispositifs.

À partir du moment où elles ont la responsabilité du service public des transports dans sa diversité, les autorités organisatrices doivent disposer de l'ensemble de la boîte à outils pour pouvoir y puiser tel ou tel mode de transport à privilégier en fonction des zones de pertinence.

Ainsi, le vélo a sa zone de pertinence, qui n'est pas la même que celle de la voiture privative, tout comme le moment de pertinence de l'autopartage n'est pas celui du covoiturage.

En résumé, il s'agit de donner aux autorités organisatrices la pleine maîtrise de l'offre de déplacement sur leurs territoires.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. L'intention des auteurs de l'amendement est tout à fait louable.

Cependant l'article de rattachement, l'article 7 de la LOTI, n'est pas adapté, car il vise, d'une part, les transports réguliers de personnes et, d'autre part, les services de transports à la demande.

Or le covoiturage n'appartient pas à proprement parler à l'une de ces deux catégories, car il s'agit d'une initiative privée organisée par des particuliers.

Quant à l'autopartage, l'article 19 du projet de loi l'inscrit déjà dans la LOTI.

J'ajoute que ces préoccupations ont été entendues lors de l'examen de l'article 12 du Grenelle I.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Adopter cet amendement serait se tirer une balle dans le pied ! Il compliquerait les politiques que nous entendons tous mener, quelle que soit notre sensibilité.

À l'évidence, nous sommes tous favorables au covoiturage, à l'autopartage, et toutes les collectivités prennent des initiatives allant dans le même sens, notamment la mise à disposition de bicyclettes.

Cependant, monsieur Ries, à partir du moment où vous rattachez ces possibilités à l'article 7 de la LOTI, comme vient de l'indiquer M. le rapporteur, vous introduisez l'obligation de procéder à des inscriptions au registre des transporteurs, à toute une série de démarches réglementaires qui risquent de compliquer la mise en œuvre de ces politiques notamment par une communauté d'agglomération ou une communauté urbaine.

C'est pourquoi, tout en comprenant votre intention et en partageant complètement, comme tous ici, votre objectif, je vous propose de retirer cet amendement et d'étudier avec nous, d'ici à la prochaine lecture du texte à l'Assemblée nationale, la manière dont nous pourrions mieux intégrer dans le texte votre proposition.

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Si mon amendement pose une difficulté juridique, je suis prêt à le retirer. Mais, j'y insiste, il me paraît souhaitable que les autorités organisatrices locales aient la maîtrise de l'ensemble de l'offre de déplacement et qu'elles puissent privilégier telle ou telle offre, en fonction des situations locales et de ce que j'ai appelé tout à l'heure les « zones de pertinence ».

Bref, je conçois tout à fait que mon amendement puisse soulever une difficulté, mais je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'État, que l'on se dirige résolument dans la voie que nous envisageons, au sein du Groupement des autorités responsables de transport, le GART, à savoir la création d'un champ plus large de compétences pour les autorités organisatrices, dont nous voulons qu'elles soient des « autorités organisatrices de développement durable ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il suffit de trouver le bon véhicule pour cette disposition !

M. Roland Ries. Si vous en prenez l'engagement, monsieur le secrétaire d'État, je retire l'amendement n° 686.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Merci, monsieur le sénateur !

Mme la présidente. L'amendement n° 686 est retiré.

Article 17

(Non modifié)

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.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, sur l'article.

M. Roland Ries. L'article 17 prévoit d'étendre la possibilité de recourir à la procédure d'extrême urgence prévue par le code de l'expropriation pour les projets de tramway ou de transport en commun en site propre.

La décision serait prise par arrêté préfectoral.

Il s'agit donc de permettre la prise de possession rapide des terrains non bâtis situés sur les emprises des ouvrages, moyennant le paiement d'une indemnité provisionnelle au moins égale au prix déterminé par les Domaines.

Cette disposition vise à réduire les délais de procédure et à améliorer la maîtrise foncière pour les opérations. Elle permet ainsi de satisfaire certains besoins urgents pour le désenclavement des quartiers prioritaires.

Tous ceux qui ont été chargés de projets de transport en commun en site propre savent combien les procédures retardent leur réalisation.

En tant que président du GART et maire de la ville de Strasbourg, je me dois de souligner l'intérêt qu'auront les collectivités à la mise en place de ce dispositif, qui devrait faciliter et accélérer la mise en œuvre de leurs projets.

À Strasbourg, par exemple, certaines extensions du réseau de tramways prévues dans le schéma de cohérence territoriale – que l'on l'appelle, chez nous, le SCOTERS – nécessitent l'activation de la procédure afin de permettre le prolongement de quelques lignes. Diverses lignes de bus à haut niveau de service, ou BHNS, sont également concernées.

Je pourrais citer d'autres exemples. Certains sont d'ailleurs chers à notre rapporteur. Je pense notamment à la ligne 1 du syndicat intercommunal des transports publics de Cannes, qui a besoin, elle aussi, du dispositif sur certains segments du tracé à l'ouest du périmètre de transports urbains. *(M. le rapporteur approuve.)*

À Nîmes, plusieurs expropriations sont envisagées dans le cadre du projet de ligne 2 de transport collectif en site propre, qui doit être mise en service à la fin de l'année 2013. Or, si l'on n'y prête pas attention, cela ne sera pas possible.

À Nice-Côte d'Azur, cette procédure pourrait concerner l'extension de la ligne T1 du tramway de Pont-Michel à La Trinité, de même que la branche rive droite du tramway – avec la ligne T2B allant à Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, monsieur le rapporteur – et la branche du tramway remontant dans la plaine du Var, c'est-à-dire le T3, de Saint-Augustin à Lingostière.

Mais d'autres projets sont également concernés, tels ceux du Grand Besançon, de Brest métropole océane et de l'agglomération tourangelles.

Bref, il existe en la matière une véritable attente et je pense que le présent article devrait permettre d'avancer dans le sens souhaité.

Certes, je sais bien que le point de départ de cette disposition a été le débranchement vers Clichy-Montfermeil du tramway Aulnay-Bondy, mais ce n'est là qu'un projet parmi d'autres, comme je viens de le prouver. Les autorités organisatrices sont très demandeuses d'un tel dispositif, qui leur facilitera les choses en permettant d'accélérer la réalisation des projets.

Je n'ai donc pas d'objection à formuler sur cet article 17.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 17.

(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, ».

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, sur l'article.

M. Roland Ries. L'article 18 prévoit la possibilité, pour un syndicat mixte compétent en matière de transports publics, d'adhérer à un syndicat mixte de coordination, communément appelé « syndicat mixte SRU ».

Cette possibilité est également offerte aux établissements publics de coopération intercommunale qui ont transféré leur compétence en matière de transport.

Les syndicats mixtes SRU ont pour mission première de permettre une coopération entre les autorités organisatrices, les départements et les régions, avec comme objectif une meilleure intégration des systèmes.

Ils ont, en matière de transport, la capacité de regrouper plusieurs périmètres de transport urbain, et peuvent, par exemple, recouvrir l'ensemble du périmètre départemental ou régional. En outre, ils ont pour compétences obligatoires de coordonner les services organisés, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Je ne peux donc qu'admettre le fait que les syndicats mixtes SRU disposent des moyens nécessaires pour répondre aux enjeux de l'intermodalité.

Pour autant, on peut tout de même s'interroger sur la complexification que ce dispositif apportera au monde des transports. Dans les rares territoires où cette faculté pourra être utilisée, la compétence en matière de transports urbains est déjà déléguée par les AOTU à des syndicats mixtes classiques qui pourront ainsi déléguer eux-mêmes une partie de leurs compétences, au gré des compromis locaux.

L'article 18 vient donc s'ajouter aux délégations d'ores et déjà possibles. Sauf à corriger à la marge le statut de ces syndicats mixtes SRU pour les cantonner dans des fonctions de coordination et d'information, il y a peut-être là un risque de démembrement de la compétence « transport » dans les zones les plus urbanisées.

En ce sens, j'espère que le remède aujourd'hui proposé ne sera pas pire que le mal qu'il est supposé guérir, d'autant que ces syndicats mixtes de coordination n'ont pas aujourd'hui le succès escompté, probablement à cause des délégations en cascade proposées ces dernières années.

Le législateur devrait peut-être s'interroger, dans ces conditions, sur la nature même du dispositif des syndicats mixtes SRU. C'est le message que je voulais faire passer à cette occasion. Cela dit, nous sommes bien entendu favorables au présent article.

Mme la présidente. L'amendement n° 354, présenté par MM. Percheron, Raoult et Sergent, est ainsi libellé :

Dans cet article, remplacer les mots :
transports urbains
par les mots :
transports publics

La parole est à M. Paul Raoult.

M. Paul Raoult. Il s'agit de préciser une disposition introduite par voie d'amendement dans un autre texte et qui se rapporte à la création des syndicats mixtes d'envergure régionale auxquels M. Percheron, sénateur mais aussi président de région, tient énormément.

Pour que le texte ne soit pas trop précaire, nous vous proposons de substituer à l'expression « transports urbains » celle de « transports publics ». De cette manière, il y aura bien, dans ces syndicats mixtes, non seulement des organisations de transports urbains, mais aussi des organisations de transports interurbains. Ces derniers, je le rappelle, sont gérés par les départements.

J'ai parfaitement compris les quelques réserves qu'a émises mon collègue Roland Ries, mais je peux vous assurer que, dans le Nord – Pas-de-Calais, il existe bien une volonté politique, au sens noble du terme, pour créer un tel syndicat mixte.

Dans certains secteurs, les transports en commun couvrent à la fois des espaces ruraux et des espaces urbains. Un élève, pour se rendre à l'école, peut très bien prendre d'abord un car financé par le département, pour monter ensuite, à la gare la plus proche, dans un train géré en tout ou partie par la région et enfin, en arrivant dans la ville-centre, par exemple Valenciennes, emprunter le tramway, qui relève donc d'une autre organisation.

Ainsi, sur un seul trajet scolaire, un même élève peut être contraint de prendre trois tickets différents et de s'organiser en conséquence, ce qui suppose pour les parents non seulement de remplir des dossiers différents, de se voir appliquer des tarifs totalement différents, mais aussi et surtout de n'avoir aucune certitude quant au résultat. Il n'est pas certain en effet que le car qui dessert la gare la plus proche n'arrive pas systématiquement deux minutes après le départ du train !

Je ne vous parlerai pas des mille et une difficultés rencontrées par les parents d'élèves que l'on voit, à la rentrée, faire le tour de toutes ces structures. C'est vraiment à désespérer de notre pays !

Cela me fait penser au mot de Mirabeau, qui voyait dans la France de la veille de la Révolution un « agrégat inconstitué de peuples désunis ». Eh bien, j'ai le regret de dire que, pour ce qui est des transports, nous en sommes encore là !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ne vous fâchez pas, nous sommes d'accord ! (*Sourires.*)

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Je répondrai d'abord aux observations de Roland Ries. Il n'a pas à s'inquiéter autant des démembrements des transports en commun, au moment même où, dans le texte que nous examinons aujourd'hui, est ouverte, pour les EPCI ayant transféré leur compétence « transport », la possibilité d'adhérer à ces syndicats.

Cela témoigne bien, justement, de notre volonté d'unir les forces, de travailler en commun pour arriver au résultat qui nous importe à nous tous.

Pour en revenir à l'amendement de notre collègue Daniel Percheron, présenté par M. Raoult, la mission des syndicats mixtes SRU est effectivement de coordonner l'offre de services des autorités organisatrices de transport sur un territoire.

Par conséquent, s'il existe dans certains départements des syndicats mixtes dédiés aux transports périurbains ou interurbains qui souhaitent adhérer au syndicat mixte SRU, il apparaît légitime de remplacer l'expression trop restrictive de « transports urbains » par celle, plus souple, de « transports publics ».

La commission est donc favorable à l'amendement n° 354.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est naturellement très favorable à cet amendement.

Pour ma part, ce n'est pas Mirabeau que je citerai en cet instant. Monsieur Raoult, nous fêtons cette semaine, en Charente-Maritime, le dixième anniversaire d'un syndicat mixte comprenant la région, le département et toutes les communautés d'agglomération. Ce syndicat a créé il y a donc dix ans un titre de transport unique appelé « Passe-Partout », du nom d'un célèbre personnage de... Fort Boyard. (*Sourires.*)

Bref, il s'agit là de politiques dont nous voyons tous la légitimité et que, par conséquent, nous soutenons.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Fourcade. Je comprends très bien l'objet de l'amendement : il s'agit d'éviter des ruptures dès lors que l'on sort du domaine urbain. Toutefois, il ne faudrait pas que l'expression « transports publics » constitue une gêne pour une communauté d'agglomération, ou une commune importante, souhaitant passer un contrat avec une entreprise privée pour lui confier les transports sur son territoire.

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. Il n'y a aucun problème !

M. Jean-Pierre Fourcade. À Boulogne-Billancourt, un de mes prédécesseurs avait eu la bonne idée de créer un système de transport intracommunal et c'est à moi qu'il est revenu de lancer un appel d'offres, auquel ont répondu la RATP et une entreprise privée. Il ne faudrait pas que la substitution ici proposée interdise à une collectivité, dans une telle situation, de passer un accord avec une entreprise privée.

Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes bien d'accord, ce qui est « public », c'est bien le caractère de l'autorité concédante.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Tout à fait d'accord !

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. Oui !

M. Jean-Pierre Fourcade. Dans ce cas, nous voterons l'amendement n° 354 !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 354.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 18, modifié.

(*L'article 18 est adopté.*)

Article 19
Non modifié

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 ».

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, sur l'article.

M. Roland Ries. Comment ne pas se réjouir de voir le Gouvernement reprendre les principales dispositions de la proposition de loi que j'avais soumise à la Haute Assemblée le 11 mai 2006 et qui avait été votée, souvenons-nous-en, à l'unanimité...

Cette proposition de loi était malheureusement restée en instance à l'Assemblée nationale ; elle va donc, pour l'essentiel, être intégrée dans le présent projet de loi.

Je rappellerai tout d'abord que l'autopartage consiste, pour une société ou une association, à mettre une flotte d'automobiles à la disposition d'abonnés ou de porteurs de parts de la société pour de courtes durées n'excédant en général pas vingt-quatre heures.

L'autopartage constitue donc une forme particulière de location et se différencie nettement du covoiturage, qui consiste, lui, à regrouper pour un même trajet des passagers dans une voiture privative. Il s'agit, dans ce dernier cas, de remplir davantage les véhicules en circulation, de façon à les transformer, si l'on veut, en « mini-transports en commun ».

Chacun sait que, dans une voiture, il y a en général quatre places, parfois davantage. Or, en moyenne, chaque voiture qui circule dans notre pays a 1,2 personne à bord. Même si l'on ne portait cette moyenne qu'à 2, voire 3, cela ferait tout de même un certain nombre de voitures de moins en circulation !

L'autopartage part d'un constat, celui du gaspillage de la ressource automobile. Il a en effet été établi que, en France, les automobiles sont utilisées en moyenne pendant seulement 8 % de leur durée de vie. Autrement dit, elles ne servent à rien 92 % du temps !

M. Charles Revet. Il faut nuancer votre propos, mon cher collègue : pour estimer la durée de vie d'une automobile, c'est le kilométrage qui compte, pas les années !

M. Roland Ries. Peut-être, mais les chiffres sont là !

En plus de ne servir à rien la plupart du temps, les automobiles encombrant l'espace, la voirie, puisqu'il faut bien construire des parkings pour les garer.

Cette situation entraîne un gaspillage économique, environnemental et urbain.

Par ailleurs, le fait, pour un ménage, d'immobiliser son capital dans un véhicule qui n'est utilisé que de façon très marginale par rapport aux possibilités techniques constitue, à l'évidence, une allocation sous-optimale de ses ressources.

En outre, le consommateur peine à calculer le coût de l'utilisation de son automobile. Celui-ci, nous le savons tous, ne se résume pas au seul prix du carburant, mais doit prendre également en compte l'amortissement du véhicule, sa maintenance, ainsi que les frais de stationnement et d'assurance.

La sous-utilisation des automobiles conduit à multiplier le nombre de véhicules par rapport à celui qui serait requis dans le cas d'une utilisation optimale. Cela entraîne nécessairement une consommation inutile des matières premières nécessaires à leur construction, une surconsommation de carburant et, partant, une pollution plus importante.

En définitive, la possession d'une automobile par un consommateur l'incite à utiliser ce mode de transport dans des situations où d'autres modes, tels que les transports en commun, le taxi, la marche ou le vélo, répondraient mieux à l'intérêt général.

La multiplication du nombre de voitures particulières, qui, pour l'essentiel de leur durée de vie, sont immobilisées en stationnement, est très consommatrice d'espace. La qualité de l'environnement urbain s'en trouve dégradée. Il va presque sans dire que cette perte d'espace se fait également au détriment des autres modes de transport de surface.

En ce sens, vous l'aurez compris, mes chers collègues, la logique de l'autopartage est de réserver à l'automobile les seuls déplacements pour lesquels ce mode de transport est le plus adapté et le plus pertinent.

Cette activité ne vient pas concurrencer les autres modes de transport et aboutit, au contraire, à les renforcer. Son développement permet en effet de limiter l'usage de l'automobile en propriété directe aux seuls trajets pour lesquels celle-ci constitue le mode de transport le plus adéquat, le recours aux autres modes – transports en commun, taxis et circulations douces pour les trajets quotidiens et location de véhicules pour les déplacements de plus d'une journée – étant parallèlement accru.

De ce fait, l'autopartage est source d'économies pour le consommateur et de gains multiples pour la collectivité.

Sur le plan environnemental, il permet une réduction de la pollution automobile ; sur le plan des déplacements urbains, il contribue à une amélioration de la fluidité des circulations sur la voirie. La réduction du nombre d'automobiles nécessaire entraîne une diminution de l'espace urbain consacré au stationnement et, donc, la reconquête d'une qualité urbaine que l'omniprésence automobile avait détériorée.

Alors que les premières expériences françaises d'autopartage remontent aux années soixante-dix, notre pays a, par la suite, accumulé un retard important dans ce domaine, en comparaison, tout de moins, au développement important de cette activité dans de nombreux pays européens, aux Pays-Bas, en Allemagne ou encore en Suisse.

Aujourd'hui, l'autopartage fait l'objet d'une expérimentation dans plusieurs grandes villes françaises, dont Paris et Strasbourg ; mais peut-être est-ce aussi le cas à Cagnes-sur-Mer, monsieur le rapporteur ? (*Sourires.*) Je constate avec satisfaction que le Gouvernement, en reprenant l'essentiel

de ma proposition de loi, entend remédier à cet état de fait peu satisfaisant et à faire rattraper à notre pays le retard qu'il a pris par rapport à ses voisins.

Mme la présidente. L'amendement n° 55 rectifié, présenté par MM. Ries, Collomb, Teston, Repentin, Raoul, Guillaume, Daunis et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce débat tourne au *one man show* ; j'espère, en tout cas, ne laisser personne ! Mais rassurez-vous, d'autres s'exprimeront tout à l'heure ! (*Sourires.*)

M. Nicolas About. Quel talent !

M. Jean-Pierre Fourcade. Quel exemple !

M. Roland Ries. Cet amendement vise à clarifier la question de l'attribution du label « autopartage », label ô combien important puisqu'il permettra de distinguer l'autopartage d'une activité de location classique et d'identifier ainsi un véritable service public, géré directement ou indirectement par la collectivité.

Le texte prévoit de renvoyer à un décret simple la définition du label et les conditions de son usage. Par cet amendement, je souhaite que ce label puisse être décerné par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de mobilité durable et les communes, sur la base d'un cahier des charges établi par décret.

Notre proposition a donc une double vertu. D'un côté, elle garantit une homogénéité des conditions d'usage et d'attribution du label, qui seront définies au niveau national. De l'autre, elle laisse de la souplesse aux collectivités locales, qui seront en mesure d'octroyer ce label aux opérateurs en tenant compte des spécificités locales.

Ce faisant, elle permet de faire perdurer les dispositifs existants, lesquels ont pu être mis en place grâce au travail qui, mené par le GART et l'ADEME en 2005, a abouti à la signature d'une charte commune pour le développement de l'autopartage.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Monsieur Ries, vous l'avez rappelé, vous êtes à la fois maire de Strasbourg et président du GART. J'avoue être très gêné par votre amendement, car son adoption entraînerait la reconnaissance indirecte d'EPCI compétents en matière de mobilité durable, structures, qui, aujourd'hui, n'existent pas dans notre droit. Je ne sais donc pas ce qu'une telle notion recouvre concrètement.

En outre, le renvoi à un décret en Conseil d'État risque de retarder la mise en œuvre de l'article 19.

Au demeurant, si je suis d'avis, comme vous, que l'attribution du label « autopartage » aux personnes morales qui se livrent à cette activité doit revenir aux collectivités territoriales, il n'est à mon sens pas nécessaire de modifier la loi pour autant. Sur ce point, M. le secrétaire d'État pourra peut-être apporter des précisions de nature à vous rassurer.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Ries, le Gouvernement comprend parfaitement votre demande et entend la satisfaire car il est bien évidemment, lui aussi, favorable à l'autopartage. Cependant, il estime que la définition que vous souhaitez inscrire dans la loi est redondante et préfère régler la question par la voie réglementaire.

De manière générale, il n'est pas souhaitable d'alourdir la partie législative de nos codes par de telles dispositions.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, pour explication de vote.

M. Roland Ries. Monsieur le secrétaire d'État, j'avoue ne pas très bien comprendre votre réponse, puisque l'article 19 renvoie déjà à un décret. C'est bien sur cette base que je propose, tout en inscrivant le dispositif dans un cadre national, de donner la possibilité aux autorités organisatrices locales d'attribuer le label « autopartage » et d'exercer ainsi leurs responsabilités en la matière.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce sera le cas, monsieur Ries, et le décret vous donnera satisfaction. Simplement, M. le rapporteur l'a souligné, les EPCI compétents en matière de mobilité durable n'existant pas pour l'instant dans notre droit, on ne peut pas y faire référence dans la loi.

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement n° 55 rectifié est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 55 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 135, présenté par M. Biwer et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Daniel Soulage.

M. Daniel Soulage. Cet amendement, proposé par mon collègue Claude Biwer, présente quelques similitudes avec l'amendement n° 686 présenté tout à l'heure par M. Ries. Il vise à permettre aux communautés de communes et aux communautés d'agglomération qui le souhaitent de mettre en place des schémas locaux de développement de transport à la demande, covoiturage et autopartage, ce qui permet-

trait aux voyageurs ne disposant d'aucun mode de transport de rallier les gares routières ou ferroviaires, ainsi que les commerces ou les principales administrations.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Cet amendement appelle en fait une triple remarque.

Premièrement, les communautés d'agglomération élaborent déjà des plans de déplacements urbains, mais, par définition, il n'y en a pas dans les territoires ruraux, à quelques exceptions près.

Deuxièmement, le transport à la demande dans les zones rurales relève de la responsabilité des départements et non de celle des EPCI. L'article 29 de la LOTI dispose en effet que les services réguliers et les services à la demande, qui entrent dans le cadre des transports routiers non urbains de personnes, sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ces services sont assurés par les départements ou par les entreprises publiques ou privées ayant passé avec eux une convention à durée déterminée.

Enfin, troisièmement, en l'état actuel de notre droit, rien n'empêche les communautés de communes de développer le covoiturage ou l'autopartage.

C'est la raison pour laquelle, monsieur Soulage, je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement n° 135, faute de quoi je serais obligé d'émettre un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis que la commission.

Monsieur Soulage, ma commune appartient à une communauté d'agglomération composée d'une ville-centre moyenne et de communes rurales. Or elle met déjà en œuvre ce type de politique. Toute communauté d'agglomération compétente en matière de transports publics et comprenant des communes rurales peut donc faire de même. Point n'est besoin d'ajouter une disposition dans la loi pour le prévoir.

Mme la présidente. Monsieur Soulage, l'amendement n° 135 est-il maintenu ?

M. Daniel Soulage. Je remercie M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur de leurs précisions, que je transmettrai à mon collègue Claude Biwer.

Je retire donc cet amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 135 est retiré.

L'amendement n° 444, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Notre collègue Roland Ries ayant fort bien démontré les vertus de l'autopartage, je n'y reviendrai pas.

Cet article 19 est incomplet en ce sens qu'il se contente de créer des obligations à la charge des collectivités territoriales, lesquelles sont tenues de prendre des mesures favorisant la circulation et le stationnement des véhicules bénéficiant de ce label.

Nous souhaitons, par cet amendement, profiter de l'inscription, dans la LOTI, de cette notion d'autopartage pour donner à la puissance publique la possibilité d'organiser, comme pour les services de transport à la demande, le service d'autopartage.

Il s'agit d'assurer la reconnaissance spécifique de l'autopartage dans la LOTI.

L'adoption d'une telle disposition permettrait à la collectivité territoriale de créer un service public d'autopartage, soit en régie, par une personne publique, sous la forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement, quasi identique à l'amendement n° 686 que nous avons examiné tout à l'heure.

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

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 444.

Je suis saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe UMP.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 218 :

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.

L'amendement n° 445, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Puisqu'il s'agit de mettre en œuvre les engagements du Grenelle II, il nous semblerait très utile de préciser, dans le projet de loi, que les collectivités territo-

riales favoriseront, dans l'organisation du service d'autopartage, les véhicules moins polluants, tels les véhicules électriques.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Chère collègue, je comprends parfaitement le sens de cet amendement, car je partage votre préoccupation, tout comme M. le secrétaire d'État, qui va sans doute nous rassurer solennellement. C'est la raison pour laquelle je souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je vais, naturellement, vous rassurer, monsieur le rapporteur. (*Sourires.*)

Les municipalités, les communautés de communes ou d'agglomération ou les AOT qui se lancent dans l'autopartage sont, cela va de soi, gérées par des équipes d'hommes et de femmes favorables au développement des transports collectifs et aux énergies les moins polluantes.

Tous, où que nous soyons et quel que soit le sens de nos votes, nous pratiquons de la même manière : nous développons les énergies propres et nous nous employons, en matière d'autopartage, à favoriser les véhicules les moins polluants.

La Nation a pris un engagement collectif qui est inscrit dans la loi fondamentale de nos consciences ; il n'est pas nécessaire de le faire figurer dans la loi aujourd'hui.

Mme la présidente. Madame Schurch, l'amendement n° 445 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. La loi fondamentale de nos consciences l'emportant largement sur la loi que nous sommes en train d'élaborer, je retire l'amendement ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 445 est retiré.

Je mets aux voix l'article 19.

(*L'article 19 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 19

Mme la présidente. L'amendement n° 876, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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 Île de France, au Syndicat des transports d'Île 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. – À 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 1^{er} 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 1^{er} 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. »

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes tous favorables au développement du véhicule électrique et hybride rechargeable. Nous sommes toutefois confrontés au problème de l'équipement en systèmes de recharge, à domicile, sur le lieu de travail ou sur la voirie. En effet, les batteries ont encore besoin d'être régulièrement rechargées.

Cet amendement, de bon sens, vise à lever certains obstacles au développement des infrastructures adéquates à domicile ou sur le lieu de travail. Il s'agit, pour le Gouvernement, de faciliter les initiatives des constructeurs, propriétaires ou locataires par un aménagement des dispositions relatives à la construction, pour permettre d'établir des devis et d'accélérer le processus d'implantation des infrastructures dans les immeubles neufs ainsi que dans les immeubles anciens.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Il s'agit de tirer les conséquences des analyses du groupe de travail présidé par M. Legrand sur les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, auquel j'ai eu l'honneur de participer.

Cet amendement très important est, en fait, de bon sens. S'il est en effet une leçon à tirer des erreurs du passé, c'est bien celle-là : l'essor des véhicules propres n'est possible qu'à condition qu'il existe un réseau efficace de points de recharge des batteries !

Par conséquent, j'émet, au nom de la commission, un avis très favorable sur l'amendement n° 876.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Merci, monsieur le rapporteur !

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. Notre groupe s'associe à cet amendement du Gouvernement, qui va tout à fait dans le bon sens.

Il me paraît, en effet, important d'encourager l'utilisation des véhicules propres.

Je voudrais simplement vous faire remarquer, monsieur le secrétaire d'État, qu'il ne suffit pas de prévoir des prises pour recharger les véhicules électriques. Encore faut-il que ces fameux véhicules existent ! Je pense donc que nous devrions faire principalement porter nos efforts sur les constructeurs d'automobiles pour les inciter à mettre des véhicules électriques sur le marché.

Aujourd'hui, notre retard en la matière est tel qu'il finit par poser problème !

Cette remarque étant faite, notre groupe votera l'amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 876.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 19.

L'amendement n° 56 rectifié, présenté par MM. Ries, Teston, Repentin, Raoul, Guillaume, Daunis et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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 % . »

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Les collectivités ont, pour la mise en place de politiques de mobilité durable, des besoins financiers colossaux et la part du volet « transport » dans leurs budgets oscille souvent entre 20 % et 25 %.

Comme l'a proposé le COMOP n° 7 sur les transports urbains et périurbains du Grenelle, il convient d'actionner d'autres leviers financiers en plus des aides qui seront apportées par l'État.

Cet amendement fait référence à deux types de communes touristiques.

Les communes de moins de 10 000 habitants classées communes touristiques en application des dispositions de l'article L. 133-11 du code du tourisme ou appartenant à un groupement de communes ou à une fraction de groupement de communes classés seraient autorisées à instituer le versement transport, quelle que soit leur population.

Les communes touristiques de plus de 10 000 habitants peuvent, comme toutes les autres communes compétentes pour l'organisation des transports urbains, instaurer le versement transport, mais le taux plafond de celui-ci est déterminé en fonction de la seule population permanente de la commune.

Or ces collectivités ont des besoins accrus en matière de transports publics pendant les périodes de forte fréquentation touristique pour assurer la desserte des sites, des équipements, des commerces et faciliter les déplacements des saisonniers entre leur domicile et leur lieu de travail.

Pour aider au financement des dessertes mises en place ou renforcées pendant les saisons touristiques, ces collectivités pourraient se voir octroyer la possibilité de majorer le taux plafond du versement transport qui leur est applicable à raison de leur population permanente. Cette majoration pourrait s'élever à 0,2 % de la masse salariale.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Vous connaissez ma volonté de rechercher autant que possible les moyens pour financer les grands projets d'infrastructures de transport issus du Grenelle de l'environnement.

La mesure proposée s'inspire de l'une des préconisations du COMOP n° 7. Toutefois, la Direction générale des collectivités territoriales a fait part des grandes difficultés techniques que sa mise en œuvre susciterait : comment recenser la population des zones touristiques, fluctuante, par définition ?

Cette mesure étant techniquement délicate à mettre en œuvre, je demande, au nom de la commission, le retrait de cet amendement. Sinon, l'avis serait défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement n° 56 rectifié est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Il l'est, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 56 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 58, présenté par MM. Bérut-Débat, Ries, Teston, Repentin, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. Cet amendement vise à relever le taux plafond du versement transport à 1 % pour les collectivités dont la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et qui ont délibéré en faveur de la mise en place d'un plan global de leurs déplacements destiné, notamment, à favoriser le développement de leurs transports en commun.

Cela vient d'être souligné, les besoins financiers des collectivités pour la mise en place de politiques de la mobilité durable sont colossaux, et la part des transports dans leurs budgets globaux se situe entre 20 % et 25 %.

Comme l'a proposé le comité opérationnel n° 7 sur les transports urbains et périurbains, il s'agit ici de donner aux autorités organisatrices de communes de moins de 100 000 habitants – 67 d'entre elles comptent entre 50 000 et 100 000 habitants, ce n'est pas négligeable ! – la possibilité de majorer jusqu'à 1 % le taux du versement transport lorsqu'elles engagent un plan de déplacements urbains, ce qui n'est pas obligatoire pour elles.

Nous avons prévu que, dans le cas où elles n'aboutiraient pas, elles seraient obligées de revenir au taux initial. Nous mettons donc en place un double verrou.

Cette mesure permettrait de donner un peu d'air à des collectivités comptant entre 60 000 et 100 000 habitants, dont les réseaux sont souvent très limités et, pour certains, anciens. Elle est nécessaire pour soutenir l'effort des villes moyennes qui ne bénéficieront pas des mesures de soutien à la création de lignes de tram.

Cet amendement serait perçu très favorablement par les territoires et agglomérations concernés, qui pourraient ainsi développer les transports en commun.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. À titre personnel, je n'étais pas défavorable à cet amendement. J'ai d'ailleurs moi-même évoqué ce dossier en commission, mais, à l'issue d'un très large débat, c'est un avis défavorable qui a prévalu : en cette période de crise économique, il ne nous a pas paru opportun de charger un peu plus encore la barque des entreprises.

Voilà pourquoi la commission émet un avis défavorable sur l'amendement n° 58.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. Notre rapporteur est donc favorable à cet amendement sur le fond mais craint de « charger la barque », du moins quand il s'agit des entreprises ! Je constate en effet, sans vouloir ouvrir d'autres débats, que, lorsque la taxe carbone sera mise en place, la barque sera bel et bien chargée, non pas, cette fois, celle des entreprises, mais la barque de tous nos concitoyens, de toutes celles et de tous ceux qui sont en grande difficulté, notamment ceux qui vivent en zone rurale et périurbaine : ils subiront de plein fouet les contrecoups de cette taxe carbone, sans bénéficier de ses avantages !

L'application des dispositions contenues dans cet amendement, dont notre collègue Claude Bérit-Débat est le premier signataire et que j'ai défendu au nom du groupe socialiste, ne serait absolument pas obligatoire puisque l'accord des agglomérations est nécessaire.

Aujourd'hui, les agglomérations de plus de 100 000 habitants comprenant des petites communes ont la possibilité de fixer le taux du versement transport jusqu'à 1 %, voire davantage. Notre objectif, à travers cet amendement, n'était pas du tout de « charger la barque », monsieur le rapporteur ; il s'agissait au contraire de contribuer au développement et à l'amélioration des transports en commun dans les agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants, ces petites agglomérations qui consentent d'énormes efforts mais n'ont pas la possibilité de créer des lignes en site propre, de construire des trams.

Notre dispositif pourrait vraiment agir comme un déclencheur, mes chers collègues.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 57, présenté par MM. Repentin, Ries, Teston, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Il s'agit de faire en sorte que, dans une même zone de développement économique desservie par les mêmes lignes de transports, les entreprises soient soumises à des taux de versement transport identiques.

Ainsi, 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 pourrait délimiter un périmètre dans lequel serait fixée une majoration du versement transport, dans la limite du taux appliqué sur le territoire de l'autorité organisatrice de transports urbains qui assure le service.

Il s'agit de donner ainsi la possibilité de créer des VT additionnels de zone pour résoudre les incohérences quand, par exemple, une zone d'activités se trouve à cheval sur deux agglomérations.

Mes chers collègues, on voit bien les ravages que provoque, qu'organise, pourrait-on dire, le versement transport actuel sur l'aménagement du territoire. Dans les grandes agglomérations, les zones d'activités sont de plus en plus nombreuses à s'installer à la périphérie extérieure des périmètres de transports urbains, ce qui pose de redoutables problèmes de desserte par les transports publics. Or ce sont précisément ces entreprises-là qui ne paient pas le versement transport, puisqu'elles sont hors PTU ! Un VT additionnel permettrait donc non seulement le gommage de ces disparités, mais aussi un aménagement plus équilibré du territoire.

Les choses vont très loin, et c'est extrêmement sérieux ! On constate à Strasbourg, bien sûr, mais aussi dans bien d'autres agglomérations, cette tendance des entreprises à s'installer à la limite extérieure du périmètre de façon à bénéficier de toute l'offre culturelle, sportive, universitaire, de l'agglomération sans en payer le prix, notamment pas celui de leur desserte par les transports publics.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Il me semble que la situation qui vient de nous être décrite n'existe qu'autour de Chambéry, et j'ai quelque difficulté à saisir les enjeux de la question.

Si je comprends bien, tout le problème vient de ce que, par dérogation à l'article 29 de la LOTI, qui réserve l'organisation des lignes de transports en AOTU aux seuls départements, les AOT autour de Chambéry ont mis en place une ligne de transport alors que leurs versements transport sont différents. Les auteurs de cet amendement souhaiteraient que l'AOT qui pratique le VT le plus faible puisse créer un VT additionnel pour que le VT global soit identique à celui qui est pratiqué chez l'AOT voisine.

Je crains que l'amendement ne vise qu'à répondre à une spécificité locale aux enjeux finalement assez limités.

Dans le doute, je ne souhaite pas modifier la loi, dont le rôle n'est pas de résoudre un problème particulier qui pourrait, en théorie, trouver une solution par un alignement du VT entre les deux AOT !

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, pour explication de vote.

M. Roland Ries. Chambéry connaît peut-être un problème particulier, mais la question que j'ai évoquée tout à l'heure n'en reste pas moins très générale. Elle concerne de nombreuses agglomérations où il suffit aux entreprises de se déplacer d'un kilomètre pour ne plus devoir acquitter le versement transport. Or c'est souvent la desserte par les transports publics de ces entreprises-là qui nous pose le plus de problèmes !

Au-delà du problème particulier d'une ligne de transports à Chambéry, c'est bien toute la question des périmètres de perception du versement transport qui est posée, raison pour laquelle l'amendement vise à ouvrir la possibilité de créer des versements transport additionnels.

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

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. Mon cher collègue, lors de l'examen du titre I^{er} de ce projet de loi, nous avons beaucoup débattu d'urbanisme et de schémas de cohérence territoriale. C'est dans le cadre de ces SCOT que doit être abordée la difficulté que vous soulevez : la question du versement transport pourra être réglée lorsqu'un nouveau périmètre sera défini.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 688, présenté par MM. S. Larcher, Gillot, Patient, Antoinette, Lise, Tuhejava et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Serge Larcher.

M. Serge Larcher. La loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle I, consacre plusieurs articles à la question des transports.

Il en est ainsi, par exemple, de l'article 11, qui affirme le caractère prioritaire, notamment, du transport maritime de marchandises.

Toutefois, cet article est en fait consacré aux réseaux ferroviaire et fluvial, aux ports maritimes et au développement d'autoroutes de la mer en Méditerranée. Pas un mot sur le transport maritime dans les départements d'outre-mer, qui sont une fois de plus les grands oubliés !

Pourtant, les réseaux routiers des quatre départements d'outre-mer connaissent une situation d'extrême saturation, alors même que le trafic y est en forte augmentation. Les raisons en sont l'utilisation toujours accrue de l'automobile, encouragée par la défaillance des transports en commun, l'augmentation du trafic de marchandises, la concentration géographique des activités économiques et l'absence d'autres solutions.

Les difficultés rencontrées dans les déplacements intérieurs, facteur de congestion routière, provoquent de nombreuses nuisances environnementales et sont un frein important à l'activité économique.

Face à ce phénomène, l'amélioration du réseau routier ainsi que des infrastructures de transport ne peut constituer la seule réponse adéquate, en particulier pour des départements qui, ne l'oublions pas, sont la plupart des îles. Je veux souligner encore une fois ici le cas de la Guadeloupe, qui est un département archipélagique.

En matière de déplacements intérieurs, le développement du transport maritime, encore très marginal, apparaît comme une solution alternative, écologiquement satisfaisante tout en étant raisonnable sur le plan financier. De même, le développement des échanges intrarégionaux par voie maritime permettrait de désenclaver les régions ultramarines.

Toutefois, le succès de ce mode de déplacement dépend, bien sûr, de la mise en place de connexions performantes avec les transports terrestres et d'un niveau de service suffisant en termes de rapidité, d'accessibilité, de fréquence et de sécurité.

L'avenir du transport maritime outre-mer relève donc d'une véritable politique d'aménagement du territoire et d'une forte implication des pouvoirs publics.

Pour toutes ces raisons, il me paraît important d'inscrire dans la loi la nécessité de favoriser ce mode de transport pour les départements d'outre-mer.

Encore une fois, mes chers collègues, n'oubliez pas que la plupart de nos départements sont des îles et que, pour des raisons géographiques mais aussi historiques, toutes les communes se situent le long du littoral. Il paraît donc évident que l'on doit développer le transport maritime dans chacun de ces départements.

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

M. Louis Nègre., rapporteur. Cet amendement s'inscrit, encore une fois, dans les dispositions programmatiques relevant du Grenelle I. Je vous suggère donc, mon cher collègue, de le retirer, puisqu'il est satisfait. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis, madame la présidente.

Monsieur Serge Larcher, cette dimension maritime, c'est tout le Grenelle I : aussi bien les autoroutes de la mer que le transport maritime en métropole et, naturellement, outre-mer, ainsi que le développement de toutes les voies maritimes comme alternatives aux transports publics. Que l'on songe à ce qui est déjà en cours de réalisation, en métropole, dans certaines agglomérations – je pense à la rade de Toulon, au port de La Rochelle...

Dans la mesure où l'esprit du Grenelle I satisfait, me semble-t-il, votre proposition et où le Gouvernement partage vos objectifs et l'affirme publiquement, je vous propose de retirer cet amendement. Cela étant, vous avez eu tout à fait raison de soulever cette question devant la Haute Assemblée

Mme la présidente. Monsieur Serge Larcher, l'amendement n° 688 est-il maintenu ?

M. Serge Larcher. Non, je vais le retirer, madame la présidente.

Il était néanmoins très important à mes yeux de souligner qu'il existe une alternative importante pour les départements d'outre-mer, qui, tous sauf un, sont des îles, c'est-à-dire des terres entourées d'eau... (*Sourires.*)

Ce rappel étant fait, je retire l'amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 688 est retiré.

CHAPITRE II

Mesures relatives aux péages autoroutiers

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. L'amendement n° 875, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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.

« À 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) À 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) À 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 ».

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il s'agit de compléter le dispositif précédemment adopté pour développer le péage sans arrêt. Celui-ci, comme vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, permet la fluidité du trafic et engendre des économies de carburant.

Cet amendement contient un certain nombre de dispositions techniques, sur lesquelles je ne reviens pas, destinées à développer la pratique du péage sans arrêt, auquel, je crois, tous les élus sont attachés pour les raisons que je viens de rappeler.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. L'amendement n° 875 vise à introduire dans l'article 20 une notion fondamentale : celle de la transaction pour défaut de paiement du péage sans barrière. Nous voici donc ramenés à la discussion que nous avons eue voilà quelques instants à propos de la dépenalisation du stationnement...

M. Didier Guillaume. Eh oui !

M. Louis Nègre, rapporteur. Mes chers collègues, je fais une totale confiance à M. le secrétaire d'État, qui a pris devant nous l'engagement d'examiner attentivement et le plus rapidement possible ce dossier de la dépenalisation.

Nous sommes donc, bien entendu, tout à fait favorables à cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, pour explication de vote.

M. Roland Ries. Monsieur le rapporteur, je suis très content de votre intervention, car c'est exactement celle que je m'apprêtais à faire ! (*Sourires.*)

Puisqu'une transaction est possible en cas d'infraction au versement d'un péage autoroutier, pourquoi n'en va-t-il pas de même en matière de stationnement ?

M. Jean-Pierre Fourcade. Parce que ce n'est pas la même autorité qui est chargée du recouvrement !

M. Roland Ries. Il y a peut-être des difficultés techniques, mais c'est globalement dans ce sens qu'il faut aller, et je souscris totalement au propos de M. le rapporteur. Essayons donc de prendre modèle sur les dispositions de amendement, que nous approuvons, bien sûr, pour avancer également en matière de stationnement, quelles que soient les difficultés sur le plan juridique. En tout cas, cela doit être possible.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 875.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 20, modifié.

(*L'article 20 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 renouvel-

lement, 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.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, sur l'article.

M. Didier Guillaume. On ne dira jamais assez, me semble-t-il, combien cette thématique est importante dans le cadre du Grenelle de l'environnement : elle doit faire l'objet d'une attention particulière, car une grande partie de la réussite du Grenelle se joue aussi dans ce secteur et sur cette thématique.

C'est un domaine où chaque acteur a une part non négligeable.

Il en est ainsi du législateur. On nous a dit à plusieurs reprises qu'une commission allait être créée afin d'étudier ces idées et ces thèmes. Il revient donc au législateur de graver dans le marbre les orientations qu'il souhaite voir s'imposer à tous.

Quant aux citoyens, ils doivent sans aucun doute modifier leur comportement. Sans cela, nous passerons à côté de cette grande idée qu'est la révolution écologique dans le cadre du projet de loi portant engagement national pour l'environnement ; mais, nous le comprenons tous, des mesures incitatives doivent être mises en place afin d'aider nos concitoyens à changer leurs comportements. Sinon, les choses seront difficiles.

Enfin, nous devons nous tourner vers les acteurs économiques que sont les producteurs, les transporteurs, les distributeurs, les consommateurs, pour leur dire, sans critiquer tout ce qui a été fait jusqu'à maintenant, qu'il importe, à partir d'aujourd'hui, de penser différemment les modes de transport.

Notre effort doit porter sur trois domaines : le transport routier, premier mode de transport des marchandises et des personnes ; le transport par voie ferrée, dont nous devons soutenir l'attractivité ; enfin, le transport des particuliers.

Mais nous ne devons pas faire de manichéisme et ne devons pas opposer les modes de transport les uns aux autres. Le transport routier est aujourd'hui incontournable, qu'on le veuille ou non, et il faut le rendre le plus écologique possible. Quant au transport par voie ferrée, il est indispensable (*M. Roland Courteau s'exclame.*) et doit être aujourd'hui mieux appréhendé.

Permettez-moi d'évoquer brièvement la modulation des tarifs des péages en fonction des plages horaires et de l'efficacité énergétique.

Le travail effectué en commission à cet égard a permis certaines avancées concrètes, des dispositions importantes ayant été intégrées au texte. Je remercie le président de la commission de l'économie, M. Jean-Paul Emorine (*M. Paul Raoult s'exclame.*), ainsi que tous mes collègues qui ont étudié ce dossier. Alors que, lors du Grenelle I, la modulation des péages semblait impossible, une telle mesure a été proposée et acceptée à l'occasion de l'examen du présent texte.

Cette modulation des tarifs autoroutiers constitue un véritable pas en avant en vue à la fois de favoriser l'étalement de la demande de transport sur un axe concerné et de réduire les congestions. Cette évolution, décidée de manière collective, est symptomatique de nos volontés.

Mais il faut aller plus loin, et, en plus de la modulation sur un axe, adopter une vision plus globale sur l'ensemble du territoire national. Une régulation des modulations de péage me semble incontournable pour parvenir à gérer de façon coordonnée les trafics à une large échelle, celle de nos territoires.

Au nom du groupe socialiste, je tiens à exprimer notre satisfaction de voir gravée dans le marbre cette modulation des péages autoroutiers ; mais nous devons également

intégrer à notre réflexion une approche sociale de cette mesure. Cette modulation devra concerner les tarifs et elle devra être incitative. Ainsi, il s'agira par exemple, lors des départs en vacances qui voient une totale congestion de la vallée du Rhône, de Lyon à Marseille ou de Lyon à Perpignan, d'inciter nos concitoyens n'ayant rien à faire dans cette zone à emprunter plutôt l'autoroute du Massif central.

Nous devons innover et prendre des mesures propres à réduire les émissions de gaz à effet de serre en période de pointe.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Muller, sur l'article.

M. Jacques Muller. Avec les articles 20 et 21, nous abordons le volet financier du titre II relatif aux transports, et il est clair que le report modal progressif du transport routier vers le transport par le rail, que nous souhaitons tous, repose sur deux piliers : d'une part, le développement d'une offre alternative, et nombre de dispositions de ce projet de loi y concourent ; d'autre part, le volet économique, avec l'augmentation du prix relatif du transport de la route par rapport au rail ou au transport collectif, non pas pour fausser la concurrence, comme certains de nos concitoyens le ressentent parfois, mais tout simplement pour internaliser les coûts de la route qui sont supportés par la collectivité en termes de dégradation de la voirie, de santé publique ou de pollution.

L'internalisation des coûts de la route est donc tout à fait essentielle et, de ce point de vue, permettez-moi, à ce stade de la discussion, d'exprimer un certain malaise : peu après la décision du Grenelle I d'instaurer une taxe kilométrique en 2011, nous observons des « compensations », telles la possibilité de rouler avec des véhicules de 44 tonnes et la diminution de la taxe à l'essieu.

Lors du Grenelle I, nous avons évoqué cette généralisation de la circulation des véhicules de 44 tonnes, qui est contraire, me semble-t-il, à nos souhaits, au développement du transport modal et du transport combiné : le rail en priorité sur les longues distances. Ce n'est d'ailleurs pas M. le secrétaire d'État qui me contredira puisque, dans un entretien paru dans *l'Officiel des transporteurs*, il s'exprimait ainsi : « Je ne suis pas sûr que la route ait toute sa pertinence pour les trajets de longue distance. » (*M. le secrétaire d'État marque son approbation.*)

M. Roland Courteau. C'est évident !

M. Jacques Muller. Vous avez raison, monsieur le secrétaire d'État, mais, en autorisant la circulation des véhicules de 44 tonnes, nous donnons une prime aux grands transporteurs par rapport à ceux qui sont en bout de chaîne, les petits transporteurs de l'UNOSTRA notamment.

En outre, c'est une façon indirecte de baisser le coût relatif du transport routier, ce que je regrette.

La France a aujourd'hui l'une des taxes à l'essieu les plus faibles d'Europe. Alors qu'une taxe kilométrique était instaurée, le projet de loi de finances pour 2009 a abaissé la taxe à l'essieu, accordant ainsi 50 millions d'euros au transport routier !

Au moment où nous discutons de dispositions financières dans le Grenelle II, je souhaite que nous transposions de façon optimale les directives européennes, que nous utilisions tous les outils donnés par l'Europe en intégrant à

la route les coûts qu'elle fait jusqu'à présent supporter à la collectivité. C'est dans cet esprit que je défendrai deux amendements.

L'amendement n° 603 vise à majorer les péages dans les zones de montagne. Ceux qui connaissent, par exemple, la vallée de Chamonix, la vallée d'Aspe, dans les Pyrénées, ou les vallées des Vosges savent combien la pollution et les nuisances sont devenues aujourd'hui insupportables dans ces « couloirs à camions ». Or, le transport routier, loin de permettre un développement de ces vallées, asphyxie ces dernières. Et cela va à l'encontre du développement touristique, comme je peux en témoigner au vu de ce qui se passe dans les vallées des Vosges.

L'amendement n° 604 tend à instaurer, en complément de la modulation des péages, des droits régulateurs pour créer des recettes supplémentaires en vue d'investir dans des projets permettant de mieux combattre la congestion et la pollution.

Mme la présidente. L'amendement n° 60, présenté par MM. Guillaume, Teston, Ries, Repentin, Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. Le texte de la commission prévoit que les modulations de péage doivent rester sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant, mesure prévue par l'article L. 119-6 du code de la voirie routière.

Mais cette mesure n'est pas totalement compatible avec ce que nous souhaitons, à savoir que les tarifs des autoroutes soient modulés en fonction des dommages causés à l'environnement. Certes, cela signifie que certains paieront plus que d'autres ; mais, si le montant total des recettes des sociétés concessionnaires n'est pas aménageable, les marges de manœuvre dont nous disposons en matière de modulation seront largement réduites.

C'est pourquoi cet amendement vise à ce que les modulations de péage soient fixées par les exploitants sur proposition de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, de sorte qu'elles permettent une gestion coordonnée des trafics à une large échelle.

En 2005, lors de la privatisation des autoroutes, le ministre de l'économie de l'époque, M. Thierry Breton, avait assuré que ce serait l'État, et non les sociétés d'autoroute, qui fixerait les prix des péages. L'État semblait alors en mesure d'imposer ses vues en cas de désaccord avec une société concessionnaire.

Mais la réalité est tout autre. Selon le rapport de la Cour des comptes de 2008, l'État n'a pas pris la précaution d'adapter les formules tarifaires au nouveau statut privé de ces entreprises.

Concrètement, les prix des péages n'ont plus rien à voir avec les investissements qu'ils sont censés couvrir ! Il arrive même qu'un automobiliste ait intérêt à parcourir plus de kilomètres pour acquitter un tarif moins élevé !

Il est temps d'essayer de mieux réguler les choses. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions dans lesquelles l'Agence de financement des infrastructures de transport de France formule ses propositions ; mais, dans le cas d'une modulation nationale des péages, il faut absolument que nous puissions en partie avoir la main, et le fait que les prix des péages soient fixés sur proposition de l'AFITF nous semble une avancée.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. On ne peut 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, ou qui proposent des mesures de simplification pour accélérer la réalisation des travaux d'infrastructures, en oubliant que l'Agence ne dispose que de trois postes à temps plein.

En outre, l'État, au travers de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, doit jouer pleinement son rôle en matière de contrôle de l'activité des sociétés concessionnaires d'autoroutes sans se défausser sur d'autres institutions. C'est le rôle de l'État d'y veiller !

Je rappelle que la commission, à la suite notamment du rapport de la Cour des comptes, a prévu à l'article 21 du texte qu'elle a adopté que le Gouvernement doit remettre au Parlement un rapport annuel sur l'évolution des péages autoroutiers.

Nous avançons donc dans le bon sens, et c'est pourquoi, mon cher collègue, je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, la commission émettrait un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Guillaume, l'amendement n° 60 est-il maintenu ?

M. Didier Guillaume. J'ai bien entendu M. le rapporteur. Nous avons, me semble-t-il, une volonté commune, qu'il faut vraiment mener jusqu'au bout. Je retire donc mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 60 est retiré.

L'amendement n° 61, présenté par MM. Collomb, Teston, Ries, Repentin, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. Cet amendement se situe dans le droit-fil de l'amendement précédent. La modulation des péages pourra se traduire par des reports de trafic sur d'autres voiries, qu'il s'agisse des routes nationales ou départementales.

Cet amendement, déposé sur l'initiative de Gérard Collomb, vise donc à une meilleure concertation avec les collectivités territoriales compétentes en matière de voirie et de transport, pour la mise en place des mesures d'accompagnement. Personne ne doit être lésé.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Mon cher collègue, on ne sait pas quelles collectivités territoriales sont concernées. S'agit-il de toutes celles qui sont traversées par l'autoroute – la concertation serait alors très difficile à gérer ! –, des établissements publics de coopération intercommunale ou des départements ?

Si je prends l'exemple de la société ASF, ou Autoroutes du Sud de la France, qui gère 3 000 kilomètres d'autoroutes, il faudrait engager une concertation avec six régions, quarante départements et, bien sûr, plusieurs centaines de communes !

Par ailleurs, je rappelle que M. le ministre d'État s'est engagé auprès de la Cour des comptes à mettre en place un organisme consultatif comprenant des représentants des usagers des autoroutes pour s'exprimer, entre autres, sur la fixation des tarifs. Le décret d'application a été pris en août dernier pour satisfaire cette demande.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il est mis en place !

M. Louis Nègre, rapporteur. C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Guillaume, l'amendement est-il maintenu ?

M. Didier Guillaume. Oui, madame la présidente, et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, les reports de trafic justifient cette disposition.

Ensuite, je maintiens cet amendement par homothétie des formes.

Lorsque notre collègue Claude Lise a présenté tout à l'heure l'amendement n° 683, M. le président de la commission et M. le secrétaire d'État s'en sont remis à la sagesse de la Haute Assemblée, qui l'a d'ailleurs adopté, au motif qu'il fallait engager une concertation. L'argumentation était fondée sur le fait que l'on ne pouvait pas prendre une telle décision car l'une des collectivités concernées n'était pas forcément en phase avec les autres. Or l'argument inverse nous est maintenant opposé !

Il ne s'agit pas ici, monsieur le rapporteur, de demander l'avis de chaque village traversé par une autoroute ! Il s'agit d'engager une concertation avec les gestionnaires des principaux réseaux de voiries que sont notamment les départements. En effet, les reports de trafic se feront surtout sur les routes nationales et les itinéraires *bis* empruntant des voies départementales.

C'est la raison pour laquelle nous maintenons cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 493 rectifié est présenté par Mme Laborde et MM. Tropeano, Vall et Milhau.

L'amendement n° 602 est présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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...

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

La parole est à M. Jacques Muller, pour présenter l'amendement n° 602.

M. Jacques Muller. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Pour des raisons de cohérence et de lisibilité, il nous semble souhaitable de fixer une date commune pour la mise en œuvre de l'écotaxe et la modulation des péages.

En effet, l'écotaxe kilométrique s'appliquera à partir de 2011. Or, l'article 21 prévoit la modulation des nouveaux péages au plus tard le 1^{er} janvier 2010, alors que le renouvellement des contrats de délégation de service public est prévu en 2018-2019.

C'est pourquoi nous demandons que tous les péages soient modulés à partir du 31 décembre 2011.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. L'article 21 du projet de loi transpose fidèlement le point 10 de l'article 1^{er} de la directive du 17 mai 2006, qui indique très clairement que les États membres sont tenus de faire varier les taux de péage pour les poids lourds pour 2010 au plus tard ou, pour les contrats de concession en cours, lors de leur renouvellement. Il faut donc maintenir la date du 1^{er} janvier 2010.

Dans ces conditions, mon cher collègue, la commission vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Muller, l'amendement n° 602 est-il maintenu ?

M. Jacques Muller. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 602 est retiré.

L'amendement n° 62, présenté par MM. Guillaume, Teston, Ries, Repentin, Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. La modulation des péages est susceptible d'avoir des conséquences sur d'autres voiries, qui peuvent se retrouver endommagées en raison des reports de

trafic. Face à la recrudescence des travaux d'entretien à venir, il convient de prévoir les moyens financiers nécessaires. Des routes bien entretenues sont garantes de la sécurité de nos concitoyens.

En outre, cet amendement nous permettrait de nous mettre en conformité avec Bruxelles, en remplaçant la directive de 1999 par celle de 2006, plus adaptée à nos structures.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer s'inspire déjà de l'esprit des annexes III et IV, qui ne sont d'ailleurs qu'indicatives, pour conclure des contrats avec des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou les renouveler.

En conséquence, mon cher collègue, la commission vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 63, présenté par MM. Guillaume, Teston, Ries, Repentin, Raoul et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Didier Guillaume.

M. Didier Guillaume. Il est défendu.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Tout d'abord, l'expression « modulation à la hausse » est source d'ambiguïté. Je vous rappelle, mes chers collègues, que toute modulation se fait à enveloppe constante. Il faudrait donc imaginer un péage moins élevé pour les poids lourds dans d'autres zones géographiques, ce qui aurait alors pour effet d'attirer ces camions dans ces dernières.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

M. Louis Nègre, rapporteur. Ensuite, ce type de modulation n'est pas imposé par le droit communautaire. Il s'agit d'une simple faculté laissée à l'appréciation des États membres, comme l'indique le paragraphe 11 de l'article 7 de la directive Eurovignette.

Par ailleurs, cette possibilité étant extrêmement encadrée, il serait très difficile de mettre en œuvre une telle disposition qui ne peut être instituée que pour des projets très précis. Le projet de tunnel Lyon-Turin pourrait justifier l'application de cette disposition, mais on ne pourra pas le savoir avant 2012.

Par souci de simplicité, il convient, dans un premier temps, de se contenter de la taxe poids lourds. Si cette dernière ne s'applique pas, il est vrai, sur les autoroutes concédées, elle marque déjà un grand pas en avant dans la régulation du trafic de poids lourds.

En conséquence, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Guillaume, l'amendement n° 63 est-il maintenu ?

M. Didier Guillaume. Nous sommes sensibles à l'argumentation développée par M. le rapporteur. C'est pourquoi je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 63 est retiré.

L'amendement n° 64, présenté par MM. Teston, Ries, Repentin, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement a pour objet de « coller » au mieux à la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dont quelques dispositions ont été passées sous silence jusqu'à maintenant.

Je rappelle d'abord que nous avons toujours été favorables à l'instauration d'une taxe kilométrique, conformément à la directive-cadre. Toutefois, nous estimons – et nous l'avons déjà souligné lors des débats relatifs au Grenelle I – que les recettes de cette taxe doivent servir à alimenter le budget de l'AFITF pour financer les infrastructures alternatives à la route. Comment espérer financer les autoroutes ferroviaires promises dans le énième plan de mobilisation pour la relance du fret si ces recettes ne lui sont pas affectées ?

En effet, dans le schéma retenu par le Gouvernement, les ressources potentiellement dégagées par les recettes des péages risquent d'être inscrites au bilan des sociétés concessionnaires d'autoroutes !

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Les auteurs de cet amendement ont sans doute commis une erreur de rédaction, car je ne suis pas bien certain de comprendre leur intention.

En effet, il est impossible d'attribuer le produit des péages à l'AFITF, car cela entraînerait automatiquement la faillite des sociétés concessionnaires d'autoroutes !

Par ailleurs, il est également impossible de flécher vers l'AFITF uniquement le surplus des recettes nées de la modulation, car la directive de 2006 et le projet de loi indiquent très clairement que la modulation se fait à enveloppe constante.

En conséquence, je vous demande, mon cher collègue, de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Teston, l'amendement n° 64 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. J'ai bien entendu les arguments de M. le rapporteur. Néanmoins, il nous paraît important que le Sénat se prononce sur cet amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 64.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 446, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. L'engagement n° 45 du Grenelle prévoit d'augmenter, et non plus de moduler, le péage en fonction des spécificités du lieu où se trouve le tronçon routier. Certains tronçons routiers connaissent de graves problèmes : une congestion entravant la libre circulation des véhicules ou causant d'importants dommages environnementaux.

Nous demandons l'application des majorations de péage dans ces zones sensibles, et plus précisément dans les zones de montagne. La majoration prévue par la directive Eurovignette est encadrée. La directive autorise la majoration de péage dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées en zone montagneuse afin de financer des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Ce « sur-péage » ne doit pas dépasser 15 % du tarif de base, mais peut atteindre 25 % si les recettes générées sont investies dans des sections transfrontalières des projets prioritaires sur le plan européen.

Dans le cas de projets transfrontaliers, l'application de la majoration est soumise à l'accord des États membres concernés. Sa création fait l'objet d'un accord de la Commission européenne, qui tient compte des répercussions négatives sur le développement économique de régions périphériques. La Commission peut alors rejeter les plans de tarification soumis par l'État membre concerné ou exiger la modification de ceux-ci, s'ils ne répondent pas aux critères retenus, notamment celui du développement économique.

Avec cet amendement, nous souhaitons apporter une protection particulière aux zones de montagne et garantir par là même leur développement économique.

Mme la présidente. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 494 est présenté par Mme Laborde.

L'amendement n° 603 est présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

L'amendement n° 827 est présenté par Mme Keller, MM. Le Grand, Grignon et Richert et Mme Sittler.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

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. »

L'amendement n° 494 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Jacques Muller, pour présenter l'amendement n° 603.

M. Jacques Muller. Nous discutons de la majoration des péages en zone de montagne, tels que définis dans les articles 3 et 4 de la loi du 9 janvier 1985.

Il s'agit d'utiliser au mieux ce que nous permet de faire aujourd'hui la directive 1999/62/CE, c'est-à-dire augmenter les péages dans ces zones, et ce pour plusieurs raisons.

La première raison est d'ordre environnemental. Je ne la développerai pas, car il est évident que, dans les vallées encaissées, la pollution devient un problème de santé publique.

La deuxième raison est d'ordre social. Le cadre de vie se dégrade, et les conditions de vie deviennent infernales pour les habitants ; je peux en témoigner, car tel est le cas dans certaines vallées vosgiennes.

Enfin, la troisième raison est d'ordre économique. En effet, dans les vallées de montagne, le développement économique passe par la valorisation du milieu naturel, des paysages, du cadre de vie, que ces « couloirs à camions » détruisent.

Voilà pourquoi je vous propose de retenir cet amendement. Cette disposition nous permettra d'éviter la surexposition des vallées de montagne, d'augmenter sur ces secteurs-là le coût relatif de la route par rapport au rail et, enfin, de créer des recettes supplémentaires.

Nous sommes pleinement dans la logique du Grenelle, qui fait la synthèse entre l'environnement, le social et l'économique.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour présenter l'amendement n° 827.

Mme Fabienne Keller. Je reprendrai les arguments de Mme Mireille Schurch et de M. Jacques Muller pour présenter cet amendement, qui vise à transposer de manière plus volontariste la directive Eurovignette en instaurant des majorations de péage en zones sensibles.

Je rappelle que le terme « péage » s'entend ici, au sens de la directive de 1999, comme péage autoroutier et comme écoredevance ou, autrement dit, taxe poids lourds.

Il s'agit de favoriser les modes de transport alternatifs, et cette majoration, réservée à des sites particulièrement sensibles, vise à soutenir clairement le rail, notamment en zone de montagne.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Je ne serai pas disert, car l'argumentaire est quasiment le même que pour l'amendement n° 63. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, la commission est défavorable à ces amendements.

Pour autant, monsieur le ministre, les interventions de nos collègues traduisent un réel souci. Il serait par conséquent opportun que vous puissiez nous apporter quelques explications supplémentaires.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il est vrai que ces amendements posent un vrai problème.

Je rappelle que la France se bat au sein des instances européennes pour faire adopter la future directive, et ce depuis le début de la présidence française de l'Union.

La fin du grand débat électoral en République fédérale d'Allemagne va nous aider, au cours des semaines à venir, à débloquer une situation qui tenait sans doute à des considérations internes à différents pays, dont celui-là. Par conséquent, j'espère que nous avancerons plus rapidement sur la voie de l'adoption de cette nouvelle directive.

La directive Eurovignette prévoit la possibilité de mettre en place un surpéage dans les zones de montagne, à condition que son produit serve au financement de projets prioritaires d'intérêt européen.

En droit français, ce surpéage s'assimile à une taxe dont l'instauration suppose, conformément à l'article 34 de la Constitution, une définition précise par la loi, en l'occurrence la loi de finances. Votre amendement est donc juridiquement incorrect.

Le Gouvernement ne remet toutefois pas en cause l'utilité du surpéage dans certains cas. Je citerai l'exemple de la Suisse et des extraordinaires ouvrages qui sont en construction pour passer sous le Saint-Gothard, puis en amont et en aval de celui-ci, au nord et au sud.

Dans le cas particulier de la France, la possibilité de recours au surpéage a été évoquée à l'occasion du projet Lyon-Turin. Mais les modalités de sa mise en œuvre nécessitent un accord de la partie italienne qui n'a pas été finalisé à ce jour.

De plus, les pays de l'arc alpin réunis au sein du groupe de Zurich ont souhaité que ces mesures, qui ont une incidence sur les circulations dans le massif – un jour, la zone pyrénéenne sera peut-être aussi concernée –, fassent préalablement l'objet d'une concertation.

En attendant, si le Gouvernement est d'accord sur le principe, il est défavorable à ces amendements, car il est nécessaire de progresser avec la partie italienne. Le moment venu, la mesure sera prise par le biais d'un amendement gouvernemental à la loi de finances.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Muller, pour explication de vote sur l'amendement n° 446.

M. Jacques Muller. M. le rapporteur nous a expliqué que les argumentaires des trois amendements étaient quasiment les mêmes que celui de l'amendement n° 63. Or, son avis défavorable sur l'amendement n° 63 reposait sur le fait que

l'expression « modulation à la hausse » était source d'ambiguïté. Dans le cas présent, il s'agit non d'une modulation, mais bien d'une majoration des péages !

M. le rapporteur avait également précisé, dans son avis sur l'amendement n° 63, qu'il s'agissait d'une simple faculté laissée à l'appréciation des États membres. Si tel est le cas, monsieur le rapporteur, saisissons-la !

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Puisque le Gouvernement est parfois prompt à appliquer les directives européennes, c'est le moment d'être volontariste et d'appliquer sans plus attendre certaines d'entre elles !

Nous sommes au cœur du sujet, puisque nous voulons vraiment un report modal afin d'éviter que ces zones de montagne ne soient toujours aussi pénalisées.

Par conséquent, affichons notre volonté à l'occasion de l'examen de ce projet de loi. Nous examinerons ensuite les applications concrètes. Le moment est en effet venu d'agir, et j'invite donc la Haute Assemblée à adopter ces amendements.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 446.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques nos 603 et 827.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 447, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires qui ne soient pas seulement liées au recouvrement des coûts d'infrastructures et qui permettent d'investir dans des projets contribuant à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

En effet, la directive Eurovignette prévoit les péages perçus au sens de l'article 7, paragraphes 9 et 10, et soumis au principe du « produit constant », les majorations de péages pour les zones sensibles et la perception de droits régulateurs au titre de l'article 9.

Le présent projet de loi transpose la modulation des péages en fonction des normes Euro, du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Par conséquent, l'augmentation du tarif de péage pour certains usagers est

compensée par un abaissement proportionnel pour d'autres catégories. Les recettes sont alors constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul principe de recouvrement des coûts de construction, coûts d'infrastructures et de financement notamment.

Avec les droits régulateurs prévus pour prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux », il s'agit de percevoir des recettes supplémentaires, permettant un levier d'action complémentaire à la modulation des péages. Ces droits régulateurs permettent alors, selon les dispositions de l'article 9 de la directive, d'investir « dans des projets prioritaires d'intérêt européen [...] qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux ».

C'est pour ce levier d'action complémentaire en faveur de l'environnement que nous vous demandons de voter cet amendement.

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 604 est présenté par MM. Muller et Desessard et Mmes Blandin, Boumediene-Thiery et Voynet.

L'amendement n° 828 est présenté par Mme Keller, MM. Grignon et Richert et Mme Sittler.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

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 ».

La parole est à M. Jacques Muller, pour présenter l'amendement n° 604.

M. Jacques Muller. Comme vient de l'expliquer Mme Mireille Schurch, la transposition de la directive Eurovignette distingue, d'une part, les péages perçus au sens de l'article 7, paragraphes 9 et 10, et, d'autre part, la perception de droits régulateurs qui permettent de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de péages. Cela permet des recettes supplémentaires et donc un vrai levier d'action complémentaire à la modulation des péages.

Il est selon moi de notre devoir d'utiliser, à l'occasion de l'examen de ce projet de loi, toute la latitude que nous laisse la directive européenne pour créer ces recettes supplémentaires qui permettront d'investir dans des projets contribuant à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour présenter l'amendement n° 828.

Mme Fabienne Keller. Mon amendement étant identique à celui de mon collègue, je ne reprendrai pas l'argumentaire qui vient d'être présenté.

Nous souhaitons effectivement introduire des droits régulateurs pour combattre la congestion et l'impact sur la qualité de l'air.

J'illustrerai mon propos par un exemple, et pardonnez-moi de citer la ville de Strasbourg !

Une autoroute, dont le trafic atteint 180 000 véhicules par jour et 18 000 camions à l'endroit où ces derniers sont les plus nombreux, coupe en deux la ville, doublant le glacis de fortification. C'est le passé militaire de la ville !

Alors que j'étais encore maire, nous avons tenté de rénover une crèche qui était située, à vol d'oiseau, à environ 150 mètres de cette autoroute et qui était très bien positionnée : proche des transports en commun, d'où l'on pouvait se rendre à pied à la gare et à proximité d'un quartier densément peuplé. Mais nous n'avons pu mener ce projet à son terme en raison des poussières fines en suspension dans l'air dont le taux trop élevé dépassait le seuil maximal autorisé.

Nous assistons à un véritable télescopage d'objectifs environnementaux. En effet, nous voulons construire des villes durables, denses et donc desservies, mais les externalités dues, en l'occurrence, à l'infrastructure routière engendrent des incohérences en termes d'optimisation de l'aménagement de la ville.

Dans le cas de Strasbourg, l'application de la disposition que je propose permettrait d'imposer un surpéage, une surtaxe, et donc de limiter le nombre de camions – 18 000, cela fait beaucoup ! – qui, pour aller du nord au sud de l'Alsace, passent par le cœur de Strasbourg. C'est d'autant plus important que nombre d'entre eux le font pour échapper à la *LKW Maut* instituée en Allemagne !

Mes chers collègues, j'ai pris cet exemple très concret pour que vous saisissiez bien tout le sens de ces surpéages qui nous permettraient d'optimiser la circulation des camions, voire de l'éviter là où elle génère des externalités, c'est-à-dire des coûts indirects considérables qui sont payés par tout le monde !

On pourrait tenir le même raisonnement dans le domaine de l'accidentologie. En effet, le risque d'accident est aggravé par la présence de camions à certains moments. Cela engendre des coûts considérables en matière de santé qui sont entièrement assumés par la collectivité. Il faudra bien un jour internaliser ces coûts plutôt que de les faire supporter à la collectivité, d'autant que le taux d'accidents provoqués par des camions est supérieur à ceux du rail et surtout de la voie d'eau !

Mme Mireille Schurch. Très bien !

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La mise en place des droits régulateurs sur les autoroutes est une simple faculté pour les États membres, comme l'indique la directive de 2006.

En outre, le Parlement ayant déjà décidé de créer une taxe poids lourds sur les routes nationales, départementales et communales – je vous rappelle que la taxe poids lourds ne concerne pas les autoroutes concédées –, nous répondons à la philosophie des droits régulateurs, qui permettent de lutter contre la congestion routière et les impacts environnementaux.

Il est trop tôt pour instaurer des droits régulateurs pour les péages autoroutiers, la taxe poids lourds n'ayant pas été mise en œuvre. Par conséquent, la commission souhaite le retrait de ces amendements. Dans le cas contraire, elle émettrait un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. La question soulevée par ces trois amendements est évidemment importante.

Madame Keller, en matière d'accidentologie, il existe d'autres mesures possibles que les péages ou les droits ! Je pense, en Lorraine, à de récentes mesures de limitation de vitesse ou, dans d'autres secteurs autoroutiers français, à des mesures d'interdiction de dépassement entre poids lourds. Par conséquent, des mesures relevant de l'autorité régaliennne permettent de jouer sur l'accidentologie, en particulier celle qui est liée aux poids lourds.

Comme l'a très bien rappelé M. le rapporteur, nous mettons actuellement en place l'écotaxe prélevée sur les poids lourds instituée par le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et concrétisée dans le projet de loi de finances.

À la suite des amendements qui ont été adoptés au cours de la précédente législature, nous nous sommes engagés – vous le savez, madame Keller – à ce que cette mesure soit en priorité appliquée en Alsace, en raison du détournement que vous avez évoqué entre la rive droite et la rive gauche du Rhin, détournement dû à la mise en œuvre de la *LKW Maut* en Allemagne.

Puisque nous disposons d'ores et déjà d'un tel arsenal, devons-nous y ajouter des droits régulateurs sur les autoroutes à péage ? C'est une question à laquelle nous pouvons réfléchir ! Au moment de la mise en place de la taxe carbone, une telle mesure reviendrait à donner un signal très négatif à notre économie.

Il sera plus opportun d'évoquer cette question après la mise en œuvre de l'ensemble des mesures dont je viens de parler. Je pense notamment à l'écotaxe poids lourds, pour laquelle les appels d'offres ont été lancés afin de désigner le ou les prestataires sur l'ensemble du territoire national.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Muller, pour explication de vote sur l'amendement n° 447.

M. Jacques Muller. Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, j'ai bien entendu vos explications. Je vous rappelle tout de même que nous sommes en train d'élaborer un texte fondateur. Or vous nous dites que, puisque nous avons d'ores et déjà adopté l'écotaxe poids lourds, l'Europe nous laisse la faculté d'instaurer ou non des droits régulateurs.

Je pense pour ma part qu'il faut être volontariste. Sur la question du transport routier, nous ne pouvons pas nous limiter – permettez-moi l'expression – au minimum syndical ! Si l'Europe nous autorise à le faire, faisons-le ! Il ne s'agit pas d'une mesure extraordinaire, puisque l'Union européenne la mentionne dans une directive.

Vous aurez également observé que les propositions en question transcendent les clivages politiques : elles permettent en effet de rassembler des communistes, des Verts et des membres de l'UMP.

M. Gérard Cornu. Des Alsaciens ! (*Sourires.*)

M. Jacques Muller. Il s'agit là d'un problème d'intérêt général. C'est la raison pour laquelle je maintiens bien évidemment l'amendement n° 604.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Fourcade. Nous examinons depuis un certain temps des amendements qui ont tous le même objet : la majoration des péages, la perception de droits régulateurs, etc.

Comment voulez-vous faire passer l'idée d'un changement de comportement, qui est à la base du Grenelle I et du Grenelle II, au moment où nous allons créer la taxe « anticarbone », pour reprendre l'expression de M. le Premier ministre, et un certain nombre de mesures importantes, lesquelles se traduiront par de nouveaux décaissements ?

Vous réglez tout par l'augmentation des péages et la perception de droits ! Mais les investissements des entreprises n'ont pas repris (*Mme Nicole Bricq s'exclame.*), et le chômage perdure ! Ce serait, me semble-t-il, une très mauvaise idée que de jumeler la mise en application du Grenelle II et une majoration de l'ensemble des taxes que paient les entreprises.

Mme Évelyne Didier. Les entreprises viennent de bénéficier de quelques cadeaux !

M. Jean-Pierre Fourcade. C'est la raison pour laquelle le groupe UMP votera contre les trois amendements qui viennent d'être présentés.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, pour explication de vote.

M. Didier Guillaume. J'entends tout à fait l'argumentation de notre collègue Jean-Pierre Fourcade. Mais tel n'est pas l'objet de la démarche qui est ainsi proposée !

Dans le cadre d'une modulation, il existe des plus et des moins, des bonus et des malus. À certains moments de l'année, sur certains territoires, des majorations peuvent être prévues : nos concitoyens, quels qu'ils soient, sont alors sanctionnés financièrement. Mais des minorations incitatives peuvent également intervenir, et les tarifs des péages sont alors révisés à la baisse.

Je prendrai l'exemple de la vallée du Rhône, car l'Alsace n'est pas seule en cause : au cours de l'été, dans la moyenne vallée du Rhône, on recense 800 000 véhicules par jour. En revanche, sur l'autoroute qui relie Bourges à Clermont-Ferrand et à Montpellier, il n'y a personne ! Les véhicules venant du nord de l'Europe, en particulier du Royaume-Uni ou des Pays-Bas, et se dirigeant vers l'Espagne n'ont rien à faire dans la vallée du Rhône ! Ils pourraient être incités à emprunter l'autoroute du centre par une modulation à la baisse des péages.

Ces modulations, cher collègue Jean-Pierre Fourcade, interviendront par conséquent soit à la hausse soit à la baisse.

Mme la présidente. La parole est à Mme Fabienne Keller, pour explication de vote.

Mme Fabienne Keller. Nous entendons bien les remarques de notre collègue Jean-Pierre Fourcade, et sommes tous très attentifs à la situation de l'emploi.

Depuis plusieurs décennies, le trafic des marchandises par poids lourds, mais aussi sa proportion par rapport aux autres modes de transport, augmente chaque année : telle est la réalité. Et le tonnage de certains poids lourds, notamment dans la distribution, baisse régulièrement, car le prix du déplacement est tellement bas qu'il est devenu moins coûteux que l'immobilisation des marchandises à acheminer.

Il s'agit donc, en modulant, d'atténuer une telle dynamique, afin de rappeler l'impact sur la collectivité du développement de ce mode de transport. Il s'agit non pas d'opposer deux idéologies rigides, mais de créer une inflexion permettant d'inverser l'évolution en cours, avant, notamment, que la situation ne devienne trop difficile en matière de qualité de l'air.

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Dans ce projet de loi, nous devons donner des signes forts et indiquer clairement que, pour le transport de marchandises, le rail devra se substituer, à terme, aux poids lourds. C'est la raison pour laquelle je maintiens l'amendement n° 447.

L'augmentation, chaque année, du nombre de camions sur nos routes nationales est insupportable. Je pense notamment à la traversée est-ouest de notre pays par la Route Centre Europe Atlantique, qui passe par l'Allier : saturée de camions, elle est extrêmement accidentogène.

J'ajoute enfin que les entreprises vont être allégées du poids de la taxe professionnelle. Par ailleurs, la taxe carbone pèsera sur l'ensemble des ménages. Or nous sommes en train d'évoquer la taxation du transport des marchandises par la route et non pas celle de tous les automobilistes.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Muller, pour explication de vote.

M. Jacques Muller. Notre collègue Jean-Pierre Fourcade évoquait tout à l'heure le coût de la taxe kilométrique pour les poids lourds et ses répercussions sur les entreprises.

Cependant, les études de simulation très précises qui ont été réalisées, notamment en Bretagne – on ne pourra pas m'accuser d'évoquer uniquement l'Alsace ! (*Sourires.*) –, ont montré que la hausse du coût du transport à la suite de l'application de la taxe kilométrique oscillerait entre 3 % et 7 %, avec, pour le consommateur, un impact sur le prix final de 0,01 % à 0,2 %.

Si l'on compare de tels chiffres à l'enjeu auquel nous sommes confrontés, la décision s'impose d'elle-même : nous devons nous engager aujourd'hui dans le sens d'une application optimale des textes européens. Si le subterfuge du scrutin public devait empêcher l'adoption d'une telle mesure, cela me ferait un peu désespérer de la démocratie !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 447.

Je suis saisie d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(*Le scrutin a lieu.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 219 :

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.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 604 et 828.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 448, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Tout en réduisant les encombrements et en faisant baisser considérablement les émissions de CO₂, une méthode commune et transparente de calcul des coûts externes apporterait la garantie que les péages sont proportionnés aux dommages environnementaux et aux encombrements réellement causés par le trafic.

Il faut donc un cadre permettant de fixer les tarifs en fonction de la pollution locale, en termes de qualité de l'air et de bruit, et des encombrements que cause un véhicule donné au moment où il est utilisé, pour que les États puissent intégrer de façon non discriminatoire ces coûts externes.

La Commission européenne s'est engagée à produire un tel modèle. Mais, pour le moment, seules des lignes directrices ont été présentées. La Commission n'a donc, au regard du rapport sur l'écologisation des transports, ni conçu ni présenté un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes.

L'État pourrait impulser et organiser des études, recherches ou travaux d'élaboration d'un modèle transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes des modes de transport en mobilisant ses centres de recherches et ses différentes universités.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Cet amendement me semble faiblement normatif.

En outre, l'actuel Observatoire Énergie, Environnement, Transports répond déjà aux préoccupations qu'il exprime.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement me semble d'ores et déjà satisfait. L'observatoire évoqué à l'instant par M. le rapporteur a été mis en place à l'occasion du Grenelle et a déjà été saisi, notamment, au sujet des méga-camions.

Vous avez raison, madame la sénatrice, de poser cette question, qui s'inscrit véritablement dans l'esprit du Grenelle I et, bien sûr, du Grenelle II. Il me semble néanmoins que nous disposons de tous les éléments pour agir.

En conséquence, le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Schurch, l'amendement n° 448 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. Si les outils existent déjà dans le Grenelle I, j'accepte de retirer cet amendement, madame la présidente, et j'attends avec impatience le résultat des recherches menées par ces organismes.

Mme la présidente. L'amendement n° 448 est retiré.

L'amendement n° 449, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Le secteur des transports routiers est responsable de la plus grande partie des coûts externes engendrés par les transports. Pour l'instant, la directive Eurovignette empêche les États de calculer et de moduler les tarifs en fonction de ces coûts.

Dans sa communication « Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes », la Commission européenne montre que la tarification de la pollution de l'air, du bruit et de la congestion contribue à réduire les coûts externes sans avoir un impact négatif disproportionné sur l'économie. Elle montre aussi que les gains de temps liés à la réduction des encombrements contribuent positivement à l'efficacité économique et à une forte réduction des émissions de CO₂.

Cet amendement vise donc à encourager la révision de la directive Eurovignette, afin de permettre une facturation des coûts externes, ainsi que l'affectation des revenus de cette tarification à des projets liés au développement durable des transports.

Avec une telle révision, les États membres pourront intégrer dans le prix des péages perçus sur les poids lourds un montant correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, ainsi qu'au coût de la congestion frappant les autres véhicules.

De plus, l'État pourra mettre en place des incitations afin que les opérateurs modernisent leurs flottes, achètent des véhicules plus propres et développent une planification d'itinéraires et une logistique plus durables.

Il est urgent, mes chers collègues, de parvenir à la vérité des prix dans le domaine des transports routiers. Cette question revêt une importance capitale compte tenu de la contribution majeure de ce secteur au trafic et aux émissions de gaz à effet de serre. Le report modal de la route vers le chemin de fer passe aussi par l'amélioration de l'efficacité et de la performance environnementale du transport routier de marchandises.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La révision de la directive Eurovignette II permettrait une meilleure prise en compte des coûts externes dans le calcul des péages autoroutiers.

Ce souci est partagé par la commission, qui avait déjà déposé un amendement d'appel similaire lors de l'examen du projet de loi Grenelle I au Sénat. Nos visions sont donc très proches l'une de l'autre, madame la sénatrice.

Toutefois, comme M. le secrétaire d'État l'a déjà souligné, la France paraît aujourd'hui isolée sur cette question, qui n'a aucunement avancé sous la présidence tchèque. Il se peut que la présidence actuelle se montre plus sensible à la position de notre pays mais, en attendant, je sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, la commission émettra un avis défavorable.

Je laisse également à M. le secrétaire d'État le soin de préciser les perspectives.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Mme Schurch a raison de vouloir inciter le Gouvernement, qui est non seulement croyant mais également pratiquant en matière de nouvelle directive Eurovignette ! (*Sourires.*)

Nous nous sommes beaucoup battus pendant la présidence française pour faire évoluer les esprits. Il est vrai que, durant la présidence tchèque, pour diverses raisons, y compris l'instabilité politique et institutionnelle qui régnait dans ce pays, le dossier est resté au point mort. La perspective des élections en Allemagne constituait également un frein, les deux partis composant la grande coalition ayant, d'un commun accord, décidé de bloquer le dossier.

Nous pensons de nouveau pouvoir faire avancer les choses. Un conseil des ministres européen se réunira dès le 9 octobre, et nous espérons pouvoir faire adopter une nouvelle directive sous la présidence espagnole. C'est en tout cas le souhait du Gouvernement français, pleinement engagé dans ce combat, et qui se réjouit d'être soutenu par le Parlement.

Par conséquent, si le Gouvernement entend l'appel que vous lancez au nom du groupe CRC-SPG, madame Schurch – appel auquel je ne doute pas que les autres groupes politiques s'associent –, il lui semble toutefois que cet amendement n'a pas sa place dans une loi conçue pour durer. En conséquence, je vous invite à le retirer. À défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Schurch, l'amendement n° 449 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. En dépit des arguments avancés par M. le secrétaire d'État, je maintiens cet amendement, madame la présidente. Nous témoignons ainsi du soutien du Sénat au Gouvernement, et nous confortons ce dernier dans sa négociation avec les pays partenaires. (*Sourires.*)

M. Charles Revet. Vous voilà soutenu par le groupe CRC-SPG, monsieur le secrétaire d'État !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 449.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 21.

(*L'article 21 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 21

Mme la présidente. L'amendement n° 65, présenté par MM. Teston, Ries, Repentin, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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. »

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement tend à combler le vide juridique que constitue le régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées, en établissant pour l'année 2009 la valeur locative des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées à 10 000 euros par kilomètre.

En effet, compte tenu des incidences financières pour les communes traversées par les lignes à grande vitesse et de l'ouverture à la concurrence, il semble normal et justifié que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires soient assujettis au versement d'une taxe au profit des communes traversées, comme la législation l'impose aux concessionnaires d'infrastructures autoroutières.

Cette mesure, demandée par l'ensemble des maires des communes traversées par des lignes à grande vitesse, est donc la seule à même de compenser les pertes de revenus et de recettes fiscales – taxe d'habitation, taxes sur le foncier bâti et non bâti, taxe professionnelle – induites par le déplacement de certaines activités économiques et la baisse du tourisme.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Certaines communes, qui sont seulement traversées par des lignes à grande vitesse et qui n'ont pas la chance d'avoir de gares, souhaitent assujettir les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires au versement de la taxe professionnelle, au prorata de l'emprise de ces infrastructures sur leur territoire, par une sorte d'analogie avec ce qui se fait déjà pour les autoroutes.

Cette proposition, que nous avons déjà examinée en discutant le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, soulève quatre difficultés.

Premièrement, il est difficile de mettre sur le même plan la ligne à grande vitesse, ou LGV, et les autoroutes. Le fait de taxer ces lignes brouillerait sans aucun doute le message du Grenelle I, qui donne nettement la priorité à la LGV.

Deuxièmement, le Président de la République a annoncé la disparition prochaine de la taxe professionnelle ; il serait donc incongru de la réformer maintenant.

Troisièmement, seuls les concessionnaires de LGV sont visés, soit, en tout et pour tout, 327 kilomètres de voies ferrées sur les 2 000 kilomètres que compte le réseau français à grande vitesse.

Enfin et surtout, une telle disposition alourdirait les dépenses de l'État et des régions, en renchérissant le coût d'exploitation d'une ligne ferroviaire.

En conséquence, la commission sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Entre le Grenelle I et le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, cela doit être la septième fois que le sujet revient en débat. La question posée par M. Courteau n'en demeure pas moins légitime.

Pour l'instant, la taxe professionnelle est due, pour un faible montant, lorsqu'une commune est traversée par des pylônes du gestionnaire du réseau de transport d'électricité ou par une ligne à grande vitesse.

Ainsi que M. le rapporteur l'a rappelé, nous allons construire environ 2 000 kilomètres de voies nouvelles, et 2 500 kilomètres supplémentaires après 2020.

Je prends l'exemple de mon département, qui a versé 27 millions d'euros pour que quatre communes rurales de moins de 500 habitants soient traversées par des lignes à grande vitesse reliant Tours à Bordeaux à 320 kilomètres à l'heure. Nous le faisons par solidarité nationale et avec le souci de l'aménagement du territoire.

M. le rapporteur a parfaitement raison : nous devons réfléchir à cette question dans le cadre de l'éventuelle révision de la taxe professionnelle. Pour l'instant, il n'est pas question de renchérir le coût de ces lignes, dont les chantiers sont, par ailleurs, pour les communes traversées, de grands pourvoyeurs de richesses et de recettes. Ainsi, pour les 300 kilomètres de la ligne reliant Tours à Bordeaux, ce sont quelque 30 000 emplois qui vont être créés, notamment dans les secteurs de la restauration, de l'hôtellerie et du BTP, sans parler des retombées économiques pour les communes situées à proximité.

Je vous remercie donc d'avoir soulevé le problème, monsieur le sénateur. Toutefois, la réponse que vous proposez me semble prématurée, le contexte n'étant pas approprié. C'est la raison pour laquelle je me permets de solliciter le retrait de votre amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Nous avons en effet examiné cette question à plusieurs reprises et, à chaque fois, qu'il s'agisse du Grenelle I ou du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, les ministres ont indiqué qu'une étude serait menée dans un délai raisonnable afin de réfléchir à un dispositif permettant de procurer certaines recettes aux collectivités qui subissent des nuisances.

Nous pensons effectivement qu'il faut limiter ce dispositif aux lignes concédées, la logique étant la même que celle qui prévaut pour le réseau autoroutier, n'en déplaise à M. le rapporteur.

Mais, de grâce, ne nous renvoyez pas systématiquement à des études qui ne viennent pas. Je vous demande donc de nous assurer, monsieur le secrétaire d'État, que ces études seront effectivement conduites dans un délai raisonnable, de manière que cette question ne revienne pas systématiquement lors de chaque débat sur les transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Elles sont en cours, monsieur le sénateur.

Mme la présidente. Monsieur Courteau, l'amendement n° 65 est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. J'allais vous dire que j'hésitais à le retirer, mais, finalement, je le maintiens, madame la présidente.

J'ai cru comprendre à l'instant que les études maintes fois promises étaient en cours. Est-ce vraiment le cas, monsieur le secrétaire d'État ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

M. Roland Courteau. En effet, les mois et les années passent, mais l'on nous ressert toujours le même plat : les études sont en cours, on étudie la question...

Monsieur le rapporteur, puisque vous semblez contester le bien-fondé de cette disposition, puis-je vous demander comment vous comptez compenser la perte de revenus et de recettes fiscales consécutives à la construction des lignes à grande vitesse ? Les maires des communes concernées aimeraient le savoir.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Ce n'est pas la première fois que cette question est soulevée, et M. le secrétaire d'État, qui a parfaitement entendu votre message, vient à l'instant de répondre à votre question !

Comme il vient de l'expliquer, il a engagé une étude destinée à examiner la possibilité de tenir compte, pour ces communes, des conséquences de la construction d'une ligne à grande vitesse.

Outre cet engagement, le Gouvernement en a pris plusieurs autres, cet après-midi, devant la Haute Assemblée, et il faut lui faire confiance. En tout état de cause, je veillerai, comme vous tous, à la bonne marche de l'État !

Mme la présidente. Monsieur Courteau, que décidez-vous, en définitive ?

M. Roland Courteau. Je maintiens l'amendement, madame la présidente.

Mme Fabienne Keller. Taxer le fer n'est pas une bonne idée !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 65.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 66, présenté par MM. Collomb, Teston, Ries, Repentin, Raoul, Guillaume et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Aux termes de l'article L. 153-2 du code de la voirie routière, les collectivités peuvent instituer des péages pour l'usage d'un ouvrage d'art, mais à condition qu'un décret soit publié en ce sens. Or, cinq ans après le vote de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, un tel décret n'a toujours pas été pris, ce qui empêche cette disposition d'être mise en œuvre. Aussi est-il proposé de mettre un terme à cette situation et de modifier le code en ce sens.

En supprimant l'exigence d'un décret, monsieur le secrétaire d'État, vous permettrez aux quelques collectivités qui se trouvent dans l'incapacité de lever le péage prévu pour équilibrer le financement de l'infrastructure de prendre les mesures de rattrapage nécessaires.

Dans la négative, vous exposeriez l'État à des contentieux qui ne manqueraient pas de surgir, puisque ce défaut de ressource est imputable à ses propres carences et qu'il n'est pas question pour les collectivités d'en supporter les coûts éventuels.

Néanmoins, peut-être serez-vous en mesure de nous annoncer la signature imminente du décret.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Au préalable, je rappellerai qu'il existe trois types de péages : les péages autoroutiers, les péages urbains et les péages pour les ouvrages d'art, qui nous intéressent ici.

Un décret est nécessaire pour préciser quels sont les ouvrages « exceptionnels » susceptibles d'être soumis à ce péage. Il faut à la fois que cet ouvrage soit majeur et qu'il soit exploité sous le régime de la concession.

À ces deux conditions, on pourrait autoriser l'institution de péages spécifiques sur ces ouvrages. Un décret en Conseil d'État, et non un décret simple, est indispensable, compte tenu des enjeux.

Or le projet de décret en Conseil d'État, longtemps retardé depuis 2006, s'apprête à être soumis à la haute juridiction, selon les informations dont je dispose.

Le décret initial prévoyait que la mise en concession était possible si le coût de réalisation de l'ouvrage était supérieur à 24 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2005 et si la superficie de ses chaussées dépassait 4 000 mètres carrés.

M. le secrétaire d'État pourra sans doute vous indiquer s'il entend toujours publier ce décret en Conseil d'État, au plus tard, par exemple, à l'automne.

Mais, en tout état de cause, si d'aventure votre amendement devait être adopté, mon cher collègue, cela signifierait que n'importe quelle collectivité peut créer un péage sur un petit pont de trois mètres de long, ce qui, vous l'avouerez, n'est guère acceptable.

Pour ces raisons, et sous réserve des explications complémentaires que s'apprête à donner M. le secrétaire d'État, je vous saurais gré de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je suis en mesure de confirmer à M. Teston et à M. le rapporteur que le Conseil d'État vient d'examiner ce décret et que plus rien ne s'oppose donc à sa publication, laquelle devrait avoir lieu dans un délai d'environ un mois, en tout cas cet automne.

M. Jean-Pierre Fourcade. Parfait !

Mme la présidente. Monsieur Teston, l'amendement n° 66 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Compte tenu de cet engagement précis, comment pourrais-je ne pas retirer mon amendement, madame la présidente ?

Mme la présidente. L'amendement n° 66 est retiré. *(M. Michel Bécot applaudit.)*

CHAPITRE III

Mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises

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.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston, sur l'article.

M. Michel Teston. Bien que faisant partie du chapitre III relatif aux mesures concernant le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises, l'article 22 se limite à la ratification d'une ordonnance de 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes et concernant les voies ferrées dans ces ports.

Le fret ferroviaire n'est pas évoqué dans ce texte, alors qu'il est urgent de redresser sa situation. En effet, ce fret ne se porte pas bien en Europe, tout particulièrement en France.

Le Gouvernement vient d'annoncer un nouveau plan visant à relancer le fret ferroviaire pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'environnement. Il s'agit du énième plan depuis une vingtaine d'années.

Au-delà des bonnes intentions consensuelles, ce plan, comme tous les autres, manque de moyens et reste très flou sur l'origine des financements. Il s'inscrit dans une logique comptable, qui n'est pas à la mesure des enjeux et qui pourrait avoir des effets pervers.

L'abandon programmé de 70 % de l'activité « wagon isolé », qui permet de collecter le fret au plus près des utilisateurs, au profit exclusif des activités de « trains entiers » et de transport combiné va contribuer à diminuer le périmètre du fret ferroviaire au bénéfice de la desserte routière. Il révèle la stratégie non avouée jusqu'alors de la SNCF d'abandonner la petite maille pour privilégier les axes lourds et rentables.

Mais, sans le maillage, qui permet d'alimenter les gares de triage, peut-il y avoir des grands axes structurants de transport de marchandises ?

Le Gouvernement nous propose de construire des infrastructures pour le fret de transit : les autoroutes ferroviaires permettront de transporter les conteneurs passant par la France, mais qu'en sera-t-il pour les marchandises de moindre volume et de moindre poids ? Comment feront les entreprises qui expédient aujourd'hui leurs produits par le rail le jour où le service n'existera plus ? Ne serait-il pas préférable de chercher à rendre rentable le transport ferroviaire de marchandises, plutôt que de délaisser le réseau, en espérant que les régions feront le boulot ?

Ce que le mode ferroviaire perd sur le mode routier, il ne le retrouve jamais. Ainsi, le bois et l'eau minérale du Massif central sont désormais très largement transportés par la route, à la suite de la dernière vague de fermeture de gares affectées jusqu'alors aux wagons isolés.

Le Gouvernement ne le dit pas, mais probablement pense-t-il que les régions apporteront les financements nécessaires au maintien de dessertes locales pour le fret, dans le cadre de la mise en place des opérateurs de proximité.

N'oublions pas que les régions, qui ont déjà des difficultés à financer le renouvellement du matériel roulant, sont en outre de plus en plus souvent obligées d'intervenir aux côtés de Réseau ferré de France pour la régénération du réseau.

Il convient donc de conduire une autre politique en faveur du développement du mode ferroviaire.

L'action déterminée et efficace des régions pour le TER ainsi que la proposition de réunification du système ferroviaire pour effacer les dettes non seulement de RFF mais aussi de la SNCF représentent les axes d'une véritable politique ferroviaire cohérente, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Je rappelle que les socialistes ont récemment proposé un grand « plan de transports carbone zéro » qui passe par un financement par l'État à hauteur de 50 % de tous les projets de transport public.

Nous sommes déçus de vos propositions, monsieur le secrétaire d'État, et prenons date pour un bilan dans quelques années. Nous ne voterons donc pas l'article 22.

Mme la présidente. La parole est à M. Didier Guillaume, sur l'article.

M. Didier Guillaume. Je voudrais insister sur un point de l'intervention de notre collègue Michel Teston.

Le ferroutage, dont tout le monde reconnaît l'importance, constitue l'un des engagements majeurs du Grenelle de l'environnement. Or la suppression des wagons isolés, annoncée par la SNCF, remet en cause cet engagement. Ce qui part sur la route ne revient jamais sur le rail ! Or, comme l'a fort justement souligné Michel Teston, la suppression des wagons isolés aura pour conséquence la circulation sur nos routes de plus d'un million de camions supplémentaires.

Par conséquent, monsieur le secrétaire d'État, la décision prise par la SNCF de supprimer les wagons isolés, si elle devait aboutir, serait à la fois antiécologique et anti-économique. C'est pourquoi nous souhaiterions que le Gouvernement conditionne son aide à la SNCF au maintien des wagons isolés.

La suppression des wagons isolés constituerait un vrai recul pour de nombreuses entreprises. Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai écrit en août dernier pour vous signaler la situation de la plateforme multimodale de Portes-lès-Valence, dans la Drôme. Une grande entreprise, en l'occurrence Leroy-Merlin, a passé un contrat portant sur 7 000 wagons isolés. Elle craint que son activité et son développement ne soient mis à mal par la suppression des wagons isolés.

Il est incontestable que la suppression de tels wagons remettra en cause l'existence des gares de triage, notamment celle de Portes-lès-Valence, et, plus largement, l'histoire cheminote de notre pays.

Monsieur le secrétaire d'État, nous souhaiterions que vous vous exprimiez sur ce projet. Vous avez la possibilité d'exercer des pressions sur la SNCF. Si la suppression des wagons isolés est rentable pour celle-ci, le maintien de ces derniers sera bénéfique pour la planète dans la mesure où il permettra de ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

C'est la raison pour laquelle, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, nous devons maintenir ces wagons isolés.

Mme la présidente. L'amendement n° 451, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, est ainsi libellé :

Supprimer le 3° du II de cet article.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Nous voulons rappeler ici notre opposition au recours aux contrats de partenariat, qui conduisent en général à déléguer au secteur privé la construction, la gestion, l'exploitation, voire l'entretien d'équipements qui relevaient du secteur public, avec, souvent, des conséquences néfastes pour le personnel.

Si ces contrats étaient gagnants pour la collectivité publique et gagnants pour l'investisseur, nous n'y verrions aucun inconvénient. Mais force est de constater que, en général, le recours au partenariat public-privé est rendu possible uniquement dans les cas où l'on est certain que l'investisseur privé fera des bénéfices importants.

Dès lors que la marge bénéficiaire se trouve réduite, on demande alors à la collectivité publique d'assumer les coûts !

C'est pourquoi nous vous invitons à voter cet amendement visant à supprimer la possibilité de recourir aux partenariats public-privé.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. L'article 6 de l'ordonnance de 2005 permet à l'autorité portuaire de confier l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires à un tiers, soit dans le cadre d'un marché public, soit dans le cadre d'une délégation de service public.

L'article 22 du présent projet de loi introduit un troisième cas, celui du contrat de partenariat. Ce faisant, il tend tout simplement à prendre acte du vote de la loi du 28 juillet 2008 relative aux contrats de partenariat. Or les grands ports maritimes sont des établissements publics et, à ce titre, ils peuvent utiliser le contrat de partenariat.

Aussi, la commission vous invite, ma chère collègue, à retirer votre amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

Vous ayant écoutée attentivement, j'ajouterai une réflexion d'ordre personnel : pourquoi les opérateurs privés parviennent-ils à dégager des bénéfices, tandis que les actions des collectivités publiques sont, quant à elles, toujours déficitaires ? En tout cas, c'est ce que vous avez dit !

Mme Mireille Schurch. Non, ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Paul Raoult. C'est de la provocation ! (*Sourires.*)

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je réagirai dans un premier temps à l'intervention de M. Teston.

Monsieur le sénateur, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, nous avons la volonté de promouvoir le transfert modal de la route vers le fer, le fluvial et le maritime. Le plan que Jean-Louis Borloo et moi-même avons annoncé la semaine dernière prévoit 7 milliards d'euros d'investissements pour le fret ferroviaire, en sus du milliard d'euros qu'a prévu d'investir la SNCF.

Le Gouvernement souhaite développer les transports massifiés que sont le combiné et les autoroutes ferroviaires. Mais, dans la mesure où trop peu de marchandises sortent

de nos ports par la voie ferroviaire – et c'est une des grandes faiblesses de notre système ferroviaire – il souhaite également développer la desserte de nos ports par ce mode.

M. Paul Raoult. Par le privé !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Peu m'importe qu'un wagon soit tiré par une locomotive de la Deutsche Bahn, par une locomotive de la SNCF ou autre. L'important est que l'on utilise un wagon et non pas un camion. Pour le reste, la couleur de la locomotive, l'âge et le sexe du conducteur ne m'intéressent pas. (*Sourires.*)

En Allemagne, et c'est une très grande différence entre nos deux pays, 50 % voire 60 % des marchandises sortent des ports par le fer, contre à peine 20 %, au mieux, à Dunkerque.

À Hambourg, cinquante-quatre opérateurs ferroviaires de proximité vont chercher les wagons sur les quais et les massifient pour la DB ou d'autres opérateurs.

C'est ce que nous voulons faire en France. Les opérateurs ferroviaires de proximité pourront être des entités différentes : la SNCF elle-même, en partenariat avec un port, une chambre de commerce, une autorité intercommunale, un transporteur routier privé, un transporteur ferroviaire non français, et pas obligatoirement privé – en France, Euro Cargo Rail, connu sous le signe ECR, est détenu par les chemins de fer publics allemands. L'important, c'est qu'il y ait des wagons.

En France, deux opérateurs ferroviaires privés de proximité sont prêts, l'un sur le site du Havre, l'autre à La Rochelle, dont le capital est détenu par divers partenaires à hauteur de 60 %, le reste revenant à la SNCF.

Avec ces opérateurs de proximité, le taux de report vers le fer devrait doubler dans les années qui viennent.

Il faut faire preuve de pragmatisme, se départir de toute idéologie. Nous avons besoin des opérateurs ferroviaires de proximité dans les ports afin d'accroître le trafic ferroviaire. C'est la raison pour laquelle, madame Schurch, je suis défavorable à votre amendement. Ce qui m'importe, je le répète, c'est de développer le fer par tous les moyens, à condition que cela reste sous le contrôle de l'autorité publique.

M. Jean-Pierre Fourcade. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

Mme Évelyne Didier. Nous sommes tous d'accord pour développer le fer, en tout cas nous le disons tous ! Nous faisons tous de grandes déclarations en faveur du transport ferroviaire.

Nous sommes également tous d'accord pour massifier les ports maritimes et fluviaux, les grandes plateformes.

L'important, c'est qu'il y ait des wagons, dites-vous. C'est très bien. Mais les wagons ont besoin de gares et de rails.

Or, que faisons-nous aujourd'hui ? Nous déferons !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. On ne déferre plus en France depuis plusieurs années.

Mme Évelyne Didier. Nous avons plusieurs exemples. De nombreuses gares sont abandonnées ou voient leur activité réduite.

En tout cas, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'expliquer comment va se construire ce réseau ? Que va-t-on sauver ? Le transport sur les grands axes nord-sud n'est pas suffisant. Il faut aussi développer le transport transversal. C'est le principe du squelette : il faut un axe central et des ramifications secondaires. Expliquez-nous quel schéma vous entendez conserver. Nous ne demandons qu'à être convaincus. Mais concevez que, pour l'instant, nous ayons des doutes.

M. Didier Guillaume. Il faut maintenir les gares de triage !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 451.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 878, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

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} ».

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement de simplification administrative vise à démêler l'enchevêtrement de compétences qui existait entre le port autonome de Paris – qui est un de nos grands ports fluviaux avec celui de Strasbourg – et Voies navigables de France.

Cette mesure consensuelle permettra de renforcer la puissance du port autonome de Paris, qui sera bientôt relié au Nord par le futur canal Seine-Nord.

Nous souhaitons développer le transport fluvial, qui a d'ailleurs regagné des parts de marchés ces dernières années, même s'il stagne un peu du fait de la crise.

Cet amendement vise donc à simplifier les missions du port autonome de Paris, qui a un grand avenir pour la desserte de l'Île-de-France.

M. Jean-Pierre Fourcade. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Louis Nègre, rapporteur. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Je profite de cet amendement, que nous soutenons, pour demander à M. le secrétaire d'État de bien vouloir répondre aux interrogations que M. Didier Guillaume et moi-même avons soulevées en ce qui concerne le wagon isolé.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez apporté des éléments de réponse relativement sommaires. Pourriez-vous nous dire comment vous voyez l'avenir en ce qui concerne le fret ferroviaire ? Comment pourrions-nous développer les transports de masse entre des grandes localités si, en amont, nous ne parvenons pas à alimenter les gares de triage de manière suffisante ?

Pensez-vous que les opérateurs de proximité apporteront une vraie réponse à cette question ? Ne faudra-t-il pas se tourner une fois encore vers les régions, comme j'en ai évoqué la possibilité dans mon intervention précédente ?

Il faut profiter de ce débat pour approfondir ces questions majeures, monsieur le secrétaire d'État.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Teston, notre objectif est de développer le transport ferroviaire.

Or, on constate que le transport ferroviaire ne prend toute sa pertinence que pour des trajets supérieurs à 400 ou 500 kilomètres.

Aux États-Unis, dans les années soixante-dix, le chemin de fer était en perte de vitesse. Aujourd'hui, les compagnies ferroviaires américaines sont parmi les plus rentables, car elles jouent sur l'immensité d'un espace économique qui va du Canada au Mexique. Des trains relient le Pacifique à Mexico City. Le transport ferroviaire a ainsi repris ses lettres de noblesse et draine un trafic croissant.

Monsieur Teston, l'Europe à vingt-sept est notre chance pour le ferroviaire. Louis Armand a déclaré : « Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle, s'il parvient à survivre au XX^e siècle. » Je le crois profondément.

Jamais un si grand nombre de lignes à grande vitesse n'auraient été construites dans notre pays. Tous les pays européens font de même. Des pays dépourvus de réseau ferré, l'Arabie saoudite par exemple, ou encore des pays africains ou asiatiques bâtissent des réseaux ferroviaires pour le fret et les voyageurs.

Il faut doter notre système ferroviaire des moyens d'assurer des transports sur de longues distances et d'utiliser le mode combiné. Le transport routier garde sa place dans les transports de proximité, mais sur les longues distances, il faut promouvoir le ferroviaire.

Il faut également encourager le mode combiné, car un grand nombre de marchandises, y compris les fruits et légumes, se transportent en conteneurs. La SNCF doit développer le transport combiné en conteneurs. C'est d'ailleurs un des objectifs de son plan.

En outre, elle doit adapter son offre à courte distance. Cela ne se fera pas sans que l'État actionnaire donne son avis, sans rechercher d'autres solutions en cas d'arrêt d'une activité de wagon isolé dans l'intérêt des entreprises et de l'aménagement du territoire.

Enfin, je suis tout disposé à étudier avec MM. Guillaume et Teston les différentes zones qu'ils ont citées dans leurs interventions.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 878.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22, modifié.

Je suis saisie d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 220 :

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.

Article additionnel après l'article 22

Mme la présidente. L'amendement n° 895 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Patient, Gillot, S. Larcher, Lise et Tuheiaiva, est ainsi libellé :

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 ».

La parole est à M. Jean-Étienne Antoinette.

M. Jean-Etienne Antoinette. Les fleuves de Guyane, comme tous les cours d'eau d'outre-mer, relèvent du domaine public de l'État.

Ils ont la particularité de ne pas être inscrits dans la nomenclature des voies navigables et flottables de France, ce qui signifie, selon la loi, que « les usagers y circulent librement, à leurs risques et périls ».

Or, ces fleuves sont utilisés quotidiennement pour la circulation entre nombre de communes et de villages, y compris pour les trajets scolaires, et ce, parfois, sans autre solution possible ! Ainsi, sur le Maroni, 40 000 à 50 000 personnes ont l'usage de cette « route liquide » et 2 500 enfants l'utilisent quotidiennement pour leurs trajets scolaires.

Cette année, dans le cadre de l'opération HARPIE, des centaines de militaires patrouillent sur les fleuves en utilisant les piroguiers traditionnels de la région.

Depuis les années quatre-vingt, au nom du droit à l'éducation, un transport public de voyageurs existe sur le Maroni. Organisé par le conseil général, il est réglementé, depuis 2005, par divers arrêtés préfectoraux, remboursé par l'État depuis 2007 grâce à une dotation, géré selon les règles de passation des marchés publics, et ce dans le plus grand vide juridique quant au statut des fleuves, des embarcations et des transporteurs.

Je souhaite, et c'est l'objet d'un de mes amendements, poser de façon générale la question du statut des fleuves et des piroguiers.

Cependant, s'agissant du transport public organisé, catégorie de transport qui porte l'exigence de garantir la sécurité des personnes, l'article 20 de la loi d'orientation pour l'outre-mer a tenté d'apporter une réponse juridique.

Cet article dispose : « Le transport public fluvial en Guyane est soumis :

« 1° Aux conditions de capacités financière et professionnelle définies par décret en Conseil d'État conformément aux dispositions des articles 7 et 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée ;

« 2° À des conditions relatives aux caractéristiques techniques des embarcations, précisées par décret en Conseil d'État. »

Depuis neuf ans, les décrets d'application de ce texte n'ont pas été publiés, alors que, durant cette période, divers décrets portant sur les transports intérieurs et la navigation intérieure ont été promulgués, sans prendre en compte ces réalités.

Il semble que le Conseil d'État se refuse à prendre des mesures d'adaptation des textes nationaux, en l'absence d'une législation spécifique au transport public fluvial en Guyane.

En ayant pour objet de remplacer les décrets en Conseil d'État par des décrets simples, ce premier amendement tend à faciliter la tâche du Gouvernement et à l'aider à rattraper ce retard, s'agissant au moins des embarcations et des transporteurs.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. L'article 20 de la loi d'orientation pour l'outre-mer de 2000 prévoyait l'édiction de décrets en Conseil d'État afin de réglementer le transport fluvial en Guyane.

Or, près de neuf ans après la promulgation de la loi, les décrets prévus n'ont toujours pas été édictés.

Cette situation est d'autant plus problématique que, en Guyane, le transport fluvial est essentiel et constitue le seul moyen d'accès à certaines communes et territoires du département.

La modification prévue par cet amendement permettrait de réduire le délai de publication de l'un des décrets prévus par la loi de 2000, à condition, bien entendu, que le Gouvernement s'engage à l'édicter !

La commission a donc émis un avis favorable à l'adoption de cet amendement, qui a été rectifié dans le sens qu'elle souhaitait.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai souvent eu l'occasion, en tant qu'ancien membre de la commission des lois de l'Assemblée nationale, y compris sous votre autorité, madame la présidente, de me rendre en Guyane et d'emprunter les fleuves Maroni et Oyapock.

Le problème n'est pas de soumettre ou non le décret en Conseil d'État. Ce qui m'ennuie, monsieur Antoinette, c'est la référence aux articles 7 et 8 de la loi d'orientation des transports intérieurs. Nous pensons qu'il serait préférable de modifier la loi d'orientation pour l'outre-mer de 2000.

Vous avez raison de soulever la difficulté, monsieur Antoinette. Je vous propose de vous entretenir rapidement avec mes services afin de préparer un amendement juridiquement plus acceptable, qui pourrait être présenté, soit par le Gouvernement, soit par l'un de vos collègues, lors de la discussion de ce texte à l'Assemblée nationale. Cela répondrait à votre inquiétude, qui est tout à fait légitime.

Mme la présidente. Monsieur Antoinette, l'amendement n°895 rectifié est-il maintenu ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous serions favorables à un retrait constructif ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Un retrait ouvrant une large collaboration !

M. Jean-Etienne Antoinette. Je pensais que le Gouvernement allait sous-amender cet amendement, pour apporter une réponse dès aujourd'hui.

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

M. Jean-Etienne Antoinette. Il aurait pu le faire...

M. Roland Courteau. Il peut le faire ! (*Sourires.*)

M. Jean-Etienne Antoinette. ... dans la mesure où, depuis une semaine, je suis en contact avec les collaborateurs de M. le secrétaire d'État sur cette question ; quoi qu'il en soit, je prends note de l'engagement de ce dernier en la matière.

Mme la présidente. Monsieur Antoinette, qu'en est-il de l'amendement n°895 rectifié ?

M. Jean-Etienne Antoinette. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 895 rectifié est retiré.

L'amendement n° 896 rectifié, présenté par MM. Antoinette, Patient, Gillot, S. Larcher, Lise et Tuheiava, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Jean-Etienne Antoinette.

M. Jean-Etienne Antoinette. J'espère, cette fois-ci, obtenir gain de cause !

Je poursuis la discussion engagée lors de l'amendement précédent, car, lorsqu'on aura qualifié les embarcations et les compétences des piroguiers, il restera tout de même la question de la navigabilité des fleuves, c'est-à-dire du minimum de conditions de sécurité que l'on est en droit d'attendre d'une voie de circulation régulièrement et nécessairement empruntée par la population, surtout dans le cadre de transports collectifs, publics ou privés.

Les voies fluviales sont encore aujourd'hui, comme vous le disiez tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, les seules qui permettent, en Guyane, l'accès à certaines communes et secteurs du territoire, les seules aussi qui constituent une alternative naturelle aux ruptures écologiques qui résulteraient d'un trop grand développement des routes au sein de la forêt amazonienne, les seules, enfin, qui font l'objet de divers arrêtés préfectoraux réglementant un véritable secteur d'activités économiques, transversal et nécessaire à tous les autres, au point de donner lieu à des marchés publics. La non-navigabilité de ces fleuves est pourtant fréquemment réaffirmée.

Mes chers collègues, c'est un peu comme si l'on déclarait officiellement impropre à la circulation une route par laquelle tout le monde est obligé de passer, que l'on cessait de l'entretenir, de la baliser, d'y signaler les passages dangereux, et que l'on y installait tout de même une ligne de bus, avec divers arrêts, en obligeant évidemment tous les usagers à respecter un code de la route inapplicable, tout en leur expliquant que, en cas d'accident, ils ne devraient s'en prendre qu'à eux-mêmes... Convenez, mes chers collègues, que, même aux confins de la République, ce n'est pas acceptable !

Or, depuis une dizaine d'années, les différentes saisines du Gouvernement sur ce problème n'ont abouti qu'à des mesures partielles, bricolées, qui évacuent sans cesse la question de la responsabilité civile et pénale des transporteurs, ou celle de la sécurité juridique des convois collectifs, et qui ne font qu'amplifier une situation de non-droit, de non-respect des personnes, dans un État où les questions de normes et de sécurités sont si hautement sensibles !

Pourtant, des études ont été menées dans le cadre d'un Observatoire des métiers, sur les particularités de la navigation fluviale en Guyane, les compétences mises en œuvre et les modes de transmission de ces savoirs chez les piroguiers. Les caractéristiques techniques des divers types de pirogues – d'usage domestique, de passagers, de fret – ont été décrites par des chercheurs. J'ose croire que l'état actuel de nos technologies permet tout à fait le balisage de ces fleuves, le signalement des affleurements rocheux, le repérage des points de passage ou l'aménagement de certains dispositifs de sécurité autour des sauts – les rapides.

Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, les régions de l'Oyapock, et surtout du Maroni, sont celles où la dynamique démographique en Guyane est la plus soutenue. À moins de sacrifier encore davantage la forêt pour y construire des routes, nous devons assister au développement de pratiques qui, toutes proportions gardées et à l'échelle de la région, sont comparables à la circulation sur les routes nationales de France, avec les heures de pointes, les embouteillages et les inévitables accidents, parfois mortels, qui font, hélas ! partie de la vie, mais qui peuvent aussi être prévenus, et doivent donner lieu, quand ils n'ont pu être évités, aux mesures d'indemnisation ou de réparation existantes dans les conditions prévues généralement pour ces circonstances.

Monsieur le secrétaire d'État, rendez-vous ces fleuves enfin navigables ?

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Bien que cet amendement ait été rectifié depuis son examen en commission afin de lui retirer son caractère injonctif, il continue de poser plusieurs problèmes : d'une part, il est purement déclaratif ; d'autre part, les adaptations visées sont trop floues et il aurait fallu préciser si elles sont d'ordre législatif ou réglementaire.

En conséquence, l'avis de la commission demeure défavorable.

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

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

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Etienne Antoinette, pour explication de vote.

M. Jean-Etienne Antoinette. Les réponses apportées sont techniques, alors qu'il s'agit, comme nous l'avons souligné tout à l'heure, de tenir compte d'une réalité qui concerne plus de 50 000 personnes vivant sur les vallées du Maroni et de l'Oyapock. Ces fleuves sont aussi des espaces de vie économique importants, dans la mesure où des échanges ont lieu entre la Guyane, le Surinam et le Brésil.

Nous pourrions peut-être proposer, dans le cadre des discussions qui se tiendront avec les services de M. le secrétaire d'État, de permettre au Gouvernement de prendre une ordonnance afin de statuer définitivement sur la navigabilité de ces fleuves.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous allons poursuivre le dialogue avec M. Antoinette sur ces sujets, comme j'en ai pris l'engagement tout à l'heure.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 896 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 22 bis (nouveau)

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1° À la première phrase du dernier alinéa du I de l'article 14-1, après les mots : « cohérence régionale et interrégionale », sont insérés les mots : « des services ferroviaires régionaux de voyageurs et » ;

2° L'article 27 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque plusieurs périmètres de transports urbains sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants définie à l'article L. 221-2 du code de l'environnement, les autorités organisatrices des transports urbains et interurbains assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération. » ;

3° L'article 28 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« À l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains, il est procédé à l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan. Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au calcul des émissions de dioxyde de carbone engendrées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan. À compter de 2015, les évaluations et calcul précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre. » – *(Adopté.)*

Article 22 ter (nouveau)

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. »

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, sur l'article.

M. Roland Ries. Cet article ouvre la possibilité aux autorités organisatrices de transport urbain hors Île-de-France d'instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains résultant de la réalisation d'infrastructures de transport collectif 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.

Il s'agit d'une innovation à laquelle nous adhérons et qui renvoie à des propositions qui sont faites depuis fort longtemps par le groupement des autorités responsables de transports publics, le GART, pour abonder les budgets de transport des autorités organisatrices.

L'État ou les régions peuvent également instituer une telle taxe, qui est affectée au budget de l'autorité organisatrice de transport et, dans le cas de l'État, à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, et destinée exclusivement aux équipements et infrastructures de transport.

L'article 22 *ter* spécifie notamment les modes de calculs de la taxe.

Théoriquement, la taxe proposée pourrait permettre de percevoir entre 5 % et 10 % du montant de l'investissement. Sur le principe, l'instauration d'une telle taxe représente une source financière supplémentaire pour les AOT et je ne peux qu'y être tout à fait favorable.

Permettez-moi cependant, monsieur le secrétaire d'État, de formuler deux remarques.

La première concerne les effets de cycles économiques et immobiliers, qui sont plus puissants que les effets locaux.

Une simulation réalisée dernièrement sur le produit fiscal généré entre 1991 et 2009 montre que, au cours de cette période, les fluctuations du volume de ventes – de 15 milliards à 45 milliards selon l'année – et de prix ont été considérables. Il y a eu, par exemple, une baisse de prix continue de 1991 à 1998, et ce n'est qu'en 2002 que le prix des appartements anciens est passé au dessus de celui de 1991. Ainsi, une taxe sur les plus-values foncières et immobilières n'aurait eu qu'un effet limité pendant cette période.

De plus, la restriction géographique des zones de perception de la taxe ne nous paraît pas aujourd'hui complètement pertinente.

Une extension de réseau permet d'accroître l'accessibilité de l'ensemble des usagers du réseau. Le fait de taxer uniquement les plus-values sur les biens immobiliers situés le long des nouvelles infrastructures et autour des nouvelles gares semble inéquitable par rapport aux territoires déjà connectés qui, eux, ne sont pas taxés.

Par ailleurs, on peut considérer un gain global pour les biens immobiliers de l'agglomération, qui 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 de nouveaux projets de transport. Si la fiscalité locale peut permettre de prendre en compte les bénéfices indirects d'une infrastructure de transport collectif, il semble que ces bénéfices peuvent être considérés à l'échelle de l'agglomération plutôt que d'être restreints aux alentours de la nouvelle infrastructure.

En outre, deux dispositions, dans l'article 22 *ter*, permettent de limiter encore la portée de cette mesure. Nous y reviendrons lors de la discussion des amendements, mais à première vue, si, là encore, les intentions sont bonnes, la mesure risque fort de ne pas avoir les effets escomptés.

En résumé, nous approuvons ce dispositif de taxation des plus-values foncières liées à des investissements publics dans les transports publics. En effet, sur le fond, ces mesures sont positives, même si elles ne vont pas au bout de la logique.

Mme la présidente. L'amendement n° 863 rectifié *bis*, présenté par MM. Collomb, Ries, Peyronnet, Navarro et Collombat, Mme Demontès et M. Marc, est ainsi libellé :

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 %.

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. L'article 22 *ter* donne, hors Île-de-France, aux AOTU, les autorités organisatrices de transports urbains, aux régions et à l'État la possibilité 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 transports urbains pour les projets d'infrastructures de transports urbains, aux régions et à l'État s'agissant des infrastructures ferroviaires.

Nous l'avons dit tout à l'heure, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000 a créé une forme particulière de syndicat mixte, appelé communément syndicat mixte de transport SRU.

Constitués pour exercer trois compétences obligatoires, à savoir la coordination des services organisés par leurs membres, information des usagers et tarification, ces syndicats disposent également de compétences facultatives.

Les syndicats mixtes SRU ont ainsi notamment la possibilité, en lieu et place de leurs membres, d'organiser des services réguliers ou à la demande, de réaliser et de gérer des infrastructures et équipements de transport.

Les syndicats mixtes 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 pour gérer des axes de transport impliquant un partenariat des différentes autorités organisatrices.

Il est donc fondé de viser, dans le dispositif de l'article 22 *ter*, les syndicats mixtes de transport SRU.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La commission a voulu un texte simple : seuls les AOTU, les régions et l'État peuvent lever et percevoir la taxe.

Certains syndicats mixtes SRU ont, nous dit-on, l'intention d'utiliser, dans les années à venir, leurs compétences facultatives pour assurer, en lieu et place de leurs membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Anticiper sur cette évolution nous paraît peu justifié aujourd'hui, car on compte à peine une dizaine de syndicats mixtes SRU – comme cela a d'ailleurs été dit tout l'heure –, qui comprennent des AOTU ou des EPCI ayant transféré leur compétence transport.

Je tiens à cet égard à rappeler, mais vous le savez fort bien, monsieur Ries, que la commission œuvre clairement en faveur de la relance des syndicats mixtes SRU : *primo*, les syndicats mixtes classiques pourront y adhérer ; *secundo*, les EPCI ayant transféré leur compétence transport pourront également le faire ; *tertio*, les syndicats mixtes de transports autres qu'urbains pourront aussi le faire, la commission ayant émis un avis favorable à l'amendement n° 354 de M. Percheron.

De ce fait, je demande le retrait de cet amendement n° 863 rectifié *bis* contre lequel j'émettrai sinon un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement n° 863 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Il m'est difficile de le retirer, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 863 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 899, présenté par M. Nègre, au nom de la commission de l'économie, est ainsi libellé :

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.

La parole est à M. Louis Nègre, rapporteur.

M. Louis Nègre, rapporteur. Il s'agit d'exonérer RFF de la taxe sur les plus-values immobilières créée par l'article 22 *ter*.

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 la taxe, comme le précise le III de l'article 22 *ter*.

Par conséquent, en l'état actuel du texte, RFF participerait doublement au financement à travers, d'une part, la participation au financement des infrastructures de transport et, d'autre part, la taxation des plus-values foncières réalisées.

J'ajoute que le contrat de performance État-RFF, signé en novembre 2008, prévoit que le programme de renouvellement du réseau sera financé par le biais des ressources commerciales ou budgétaires de l'établissement, mais également grâce à la cession des terrains et bâtiments non nécessaires à son activité.

Des cessions à hauteur de 1,2 milliard d'euros doivent ainsi contribuer, sur la période 2008-2012, aux besoins du réseau ferré national, cessions dont la taxation diminuerait, bien évidemment, la capacité de financement du programme, soit un effet exactement contraire à celui qui est recherché dans l'article 22 *ter*.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Nous sommes favorables à cet amendement, mais, bien évidemment, il faut qu'il se traduise par une amélioration sensible en matière de régénération du réseau ferroviaire.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cela va de soi.

M. Michel Teston. Or, chacun sait que, très souvent, c'est surtout grâce à l'intervention des régions que le volume des crédits de régénération progresse fortement.

Nous approuvons donc l'amendement, mais nous aimerions avoir la certitude que le contrat passé voilà quelques années entre RFF et l'État sera bien respecté !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le contrat a été signé et porte sur 13,5 milliards d'euros ; il est en application. Les régions y participent et la vôtre, monsieur Teston, joue d'ailleurs un rôle tout à fait remarquable dans le programme. Les engagements, qui sont importants pour chacune et chacun d'entre nous, seront tenus.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Fourcade, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Fourcade. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai noté que l'article 22 *ter* s'appliquerait « hors Île-de-France ». Or, l'exonération que propose la commission va

surtout bénéficier aux opérations de RFF en Île-de-France. Un jour, cet article devrait donc être étendu à cette région et, par conséquent, nous voterons d'un seul cœur l'amendement qui nous est présenté par la commission...

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. M. Fourcade sait bien qu'un important texte est en préparation pour l'Île-de-France,...

M. Jean-Pierre Fourcade. Absolument !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ... à laquelle nous avons voulu laisser toute sa majesté (*Sourires*) et réserver un texte *ad hoc*.

M. Jean-Pierre Fourcade. Parfait !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 899.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 690, présenté par MM. Ries, Teston, Raoul et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoult, Guillaume, Mirassou et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Cet amendement vise à supprimer la disposition qui prévoit que la plus-value calculée « est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des dispositions des articles 150 U à 150 VH », ce qui diminuerait considérablement l'assiette de la taxe, alors que nous souhaitons, nous, l'élargir.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. La taxe sur les plus-values immobilières – dont M. Ries doit avoir entendu parler depuis dix ans si ce n'est pas depuis quinze ans – constituant déjà en elle-même une avancée considérable, la commission n'a pas estimé souhaitable qu'elle devienne une « double peine ». Elle ne portera donc que sur la base non encore assujettie à la taxation actuelle sur les plus-values immobilières perçues au profit de l'État.

L'idée est simple : l'État continue de percevoir sa taxe tandis que les collectivités qui le souhaitent pourront lever la nouvelle taxe sur la base restante.

De manière générale, j'estime qu'il ne faut pas supprimer les garde-fous que, dans sa sagesse et dans un esprit d'équilibre, la commission a mis en place.

Je suggère donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Ries., l'amendement n° 690 est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Oui, madame la présidente !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 690.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 691, présenté par MM. Ries, Teston, Raoul et Repentin, Mme Herviaux, MM. Raoult, Guillaume et les membres du groupe socialistes et apparentés, est ainsi libellé :

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

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Cet amendement vise à supprimer la disposition qui tend à ne rendre la taxe exigible que « lors de la première cession intervenue après la date d'entrée en vigueur prévue au I », disposition que nous contestons, car, après tout, aucune raison ne justifie que la taxation soit limitée à la première cession.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Dans le droit fil de l'esprit qui la conduit à préférer avancer à petits pas plutôt qu'à faire un grand saut dans le vide, la commission maintient sa position constante : les multiples aménagements qu'elle a décidés sont pleinement justifiés parce que équilibrés, en vue de rendre la taxe acceptable.

Par conséquent, une fois encore, je demande le retrait et, à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

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

Mme la présidente. Monsieur Ries, l'amendement n° 691 est-il maintenu ?

M. Roland Ries. Malgré les avis défavorables et de la commission et du Gouvernement, je maintiens cet amendement.

Cela étant, je dois dire que, globalement, l'article 22 *ter* constitue une avancée qui, quoique insuffisante, nous conduit à le voter.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 691.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 22 *ter*, modifié.

(L'article 22 ter est adopté.)

Articles additionnels après l'article 22 *ter*

Mme la présidente. L'amendement n° 450, présenté par Mmes Schurch, Didier et Terrade, MM. Danglot, Le Cam et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

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

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. L'Observatoire énergie environnement des transports existe déjà, mais de façon informelle. Il est important d'assurer juridiquement son existence pour mesurer l'avant et l'après Grenelle.

Cet observatoire permet de regrouper des personnes indépendantes, des associations qui se sont impliquées dans le Grenelle de l'environnement et dans les comités opérationnels – les « comops » – pour vérifier de façon indépendante que les vœux exprimés dans le Grenelle sont bel et bien réalisés.

Pour que le Grenelle de l'environnement n'en reste pas au stade des bonnes intentions mais soit réellement opérationnel, je vous propose donc, mes chers collègues, de donner une assise législative à cet observatoire, qui rendra annuellement le rapport de ses activités au Parlement.

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

M. Louis Nègre, rapporteur. Il est vrai que l'existence de cet observatoire ne découle ni d'une loi ni d'un décret ; une simple lettre de mission a permis sa création au sein de l'ADEME.

Toutefois, son existence ne me semble menacée, ni à court terme, ni à moyen terme.

L'article 85 du projet de loi « Grenelle II » rend obligatoire les démarches d'affichage du contenu en équivalent carbone des produits et de la quantité de CO₂ émise par les différents modes de transport.

L'observatoire et l'ADEME travaillent d'arrache-pied à établir des méthodologies sur ces questions.

C'est la raison pour laquelle je suis défavorable à l'adoption de cet amendement qui alourdirait la rédaction du texte, mais sans doute M. le secrétaire d'État sera-t-il en mesure de rassurer Mme Schurch et de la convaincre de le retirer...

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Madame Schurch, je puis en effet vous rassurer : non seulement, nous croyons à l'utilité de cet observatoire, mais, d'ores et déjà, nous l'utilisons.

C'est à lui que nous avons ainsi confié l'étude du dossier des « 22,5 mètres » que nous avons déjà évoqué, dossier auquel le Gouvernement n'est fondamentalement pas favorable mais que, par souci d'objectivité, il tient à faire étudier.

Que l'observatoire se soit vu chargé de cette mission importante, dont il va nous rendre compte très rapidement, démontre que son existence est assurée et qu'il est nécessaire, dans les structures de l'État, à la mise en œuvre d'une loi comme celle que nous examinons en ce moment. Présidé par quelqu'un de qualité, il est en outre dans de bonnes mains.

Votre amendement, madame Schurch, est donc déjà satisfait par la pratique elle-même.

Mme la présidente. Madame Schurch, l'amendement n° 450 est-il maintenu ?

Mme Mireille Schurch. Cet observatoire se voit effectivement déjà confier des missions, mais j'aurais souhaité que son existence soit légalement reconnue et inscrite dans cette belle loi « Grenelle ». J'accepte cependant de retirer mon amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 450 est retiré.

L'amendement n° 901, présenté par M. Nègre, au nom de la commission de l'économie, est ainsi libellé :

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.

« À 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. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis Nègre, rapporteur. Je tiens tout d'abord à remercier mes collègues de la majorité pour leur soutien et ceux de l'opposition pour l'esprit constructif dont ils ont fait preuve sur ce dossier des transports, et qui tous ont travaillé au service de l'intérêt général.

L'amendement n° 901, qui concerne un sujet aussi délicat que sensible, vise à permettre aux collectivités territoriales volontaires – j'insiste sur le mot « volontaires » – d'expérimenter le péage urbain sous certaines conditions.

Vous le voyez, je n'ai pas fait l'économie de l'expression « péage urbain » et j'ai préféré appeler un chat un chat. Je crois en effet qu'il faut dire la vérité à nos concitoyens, ne pas les tromper et agir en toute transparence. C'est ainsi que nous pourrions les convaincre !

Cet amendement est issu des conclusions de la mission que m'a confiée la commission de l'économie et qui m'a conduit, cet été, à Londres, Rome, Milan et Stockholm, pour observer les différents dispositifs de péages urbains existants. Il me semble en effet nécessaire d'autoriser les grandes agglomérations françaises qui le souhaitent à expérimenter cet outil intéressant de régulation de la circulation routière et de protection de la santé publique.

L'amendement n° 901 n'autorise l'expérimentation que pour lutter contre la congestion routière et/ou la pollution atmosphérique, dans un souci premier de santé publique. Je tiens à rappeler, à cet égard, un chiffre trop peu connu : on compte chaque année, en France, 30 000 décès prématurés dus à la présence dans l'atmosphère de particules PM 10, PM 2,5 et de dioxyde d'azote engendrés par la circulation. Or j'ai pu constater que la concentration en CO₂ et en polluants locaux avait baissé de 10 % à 15 % à Milan et à Stockholm grâce à la mise en place du péage urbain.

Plus généralement, le bilan socio-économique global, qui intègre les bénéfices directs et indirects, se révèle dans certains cas largement positif. Ainsi, à Stockholm, on estime à plus de 75 millions d'euros, chaque année, le gain net total financier et socio-économique du péage.

Autrement dit, c'est la société dans son ensemble, y compris le monde économique, qui est gagnante. Voilà pourquoi le président de la chambre de commerce suédoise m'a confié qu'il était favorable au péage urbain. Quant au MEDEF d'Île-de-France, il a également proposé la mise en place expérimentale d'un tel péage.

C'est une question d'intérêt bien compris de la société dans sa globalité. Le péage urbain, en rendant la circulation plus fluide, permet de gagner du temps de travail. Par ailleurs, il favorise nettement la diminution des accidents de la route et des maladies respiratoires. Toutefois, compte tenu des craintes, souvent excessives, que suscite le péage urbain, la commission a tenu à encadrer cette expérimentation en prévoyant pas moins de sept conditions, qui sont autant de garde-fous.

Premièrement, seules sont concernées les agglomérations de plus de 300 000 habitants, c'est-à-dire, en France, une dizaine de villes.

Deuxièmement, le péage est institué pour une période maximale de trois ans, et l'expérience est réversible par principe.

Troisièmement, l'étude d'impact préalable comprend une partie à charge et une autre à décharge, afin de dégager une vision objective du dossier. Ce dossier sera ensuite porté à la connaissance de tous et mis sur la table en toute transparence.

Quatrièmement, la décision sera soumise à l'avis du ministre en charge de l'écologie.

Cinquièmement, les collectivités territoriales devront créer, au préalable, des infrastructures et des services de transport collectif susceptibles d'absorber le report du trafic lié à l'instauration du péage. Il ne s'agit donc pas d'une décision imposée par le haut, mais d'une décision concertée, prévoyant un certain nombre de modalités préalables.

Sixièmement, un décret en Conseil d'État fixera les plafonds des tarifs du péage, tarifs qui seront quant à eux déterminés par l'AOTU.

Septièmement, le produit des péages sera affecté aux actions mentionnées dans le plan de déplacements urbains, le PDU, afin d'assurer une identification politique. Cette décision est prise par l'autorité organisatrice des transports.

Il sera très probablement nécessaire de voter une loi avant la mise en place de l'expérimentation effective du péage urbain afin d'en fixer les conditions d'expérimentation, notamment en matière de sanctions et de contrôles par vidéosurveillance. Cet amendement constitue toutefois une première étape nécessaire avant la mise en place de ce péage urbain par les collectivités territoriales volontaires.

Le péage urbain n'est pas la panacée pour résoudre les problèmes de pollution et de circulation dans nos villes. Mais il occupe une place déterminante dans la boîte à outils des élus locaux qui veulent améliorer le quotidien des centres-villes congestionnés.

Le péage urbain ne se pratiquera pas n'importe où et dans n'importe quelles conditions. Dans les capitales que j'ai visitées, j'ai constaté qu'il avait fait l'objet d'un accord de toutes les autorités politiques, économiques et environnementales.

Lorsque j'ai rencontré le président de l'association anglaise militant contre les péages urbains, je lui ai demandé s'il était opposé à celui de Londres. Il m'a répondu qu'il y était au contraire favorable, *volens nolens*, car si on le supprimait, la congestion de la ville serait telle que toute circulation deviendrait impossible. J'ai entendu la même chose à Rome, à Stockholm et à Milan.

Le péage urbain est un outil de régulation de la circulation qui fera gagner du temps au monde économique ; c'est pourquoi celui-ci y est favorable.

À Stockholm, un chef d'entreprise m'a expliqué qu'il était au départ hostile au péage urbain, mais qu'il avait changé d'avis, pour des raisons très pratiques : avant la mise en place du péage, il quittait son domicile le matin à huit heures et ne savait jamais quand il serait au bureau ; désormais, en partant à la même heure, il sait à deux minutes près quand il arrivera.

Le péage urbain facilite donc la circulation, la rend plus fluide et, ce faisant, favorise le monde économique. Mais il permet également de lutter contre la pollution, qui est aujourd'hui un vrai problème de santé publique.

On parle souvent, en France, du changement climatique et des émissions de CO₂, mais très peu des PM 10, des PM 2,5 et du dioxyde d'azote, qui entraînent pourtant 30 000 décès prématurés par an. La pollution atmosphérique liée à la circulation provoque davantage de morts que les accidents de voiture ! Tous mes interlocuteurs étrangers ont mis l'accent sur ce point, et je fais de même.

Il est temps de se préoccuper de la qualité de vie dans notre pays et dans nos grands centres urbains. Or ce type de dispositif peut améliorer considérablement cette qualité de vie à laquelle aspirent nos concitoyens.

Le péage urbain est un système positif en termes de coûts d'exploitation, même s'il n'est pas la panacée, au plan financier, pour améliorer le système des transports collectifs. Il peut favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture, mais là n'est pas son intérêt essentiel.

Enfin, la mise en place du péage urbain suppose toujours une condition nécessaire et obligatoire : la présence d'une congestion importante au sein de l'agglomération.

Pour toutes ces raisons, je vous propose, au nom de la commission, de mettre en place le péage urbain à titre expérimental dans les collectivités volontaires.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Que peut ajouter le Gouvernement à un plaidoyer d'une telle qualité et fondé sur tant de témoignages ?

La méthode de travail de M. le rapporteur est bonne ; il l'a d'ailleurs utilisée tout au long de l'examen de ce texte. Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour le remercier de son investissement dans le volet « transports » du Grenelle II. Nous savions que Louis Nègre était un spécialiste de ces questions ; nous en sommes désormais tout à fait convaincus.

C'est donc avec un large sourire que je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme la présidente. La parole est à M. Roland Ries, pour explication de vote.

M. Roland Ries. Il s'agit évidemment d'un amendement important qui, depuis fort longtemps, est en gestation dans les esprits et fait l'objet de discussions dans les cercles qui s'intéressent au transport urbain.

Je suis très favorable, à titre personnel, à la possibilité pour les autorités organisatrices locales de mettre en place des péages urbains, sous leur responsabilité. Mais je regrette la rédaction de cet amendement, car, tout en posant le principe de cette expérimentation, il prévoit un certain nombre de conditions qui mettent les autorités organisatrices sous tutelle. Cela est dit explicitement : « Après avis de l'autorité compétente, les expérimentations visées au I sont autorisées par décret en Conseil d'État ». Je ne peux pas accepter que les autorités organisatrices locales soient obligées de mendier auprès du pouvoir national l'autorisation de mettre en place ce dispositif.

M. Roland Courteau. Bien dit !

M. Roland Ries. J'aurais préféré que cet amendement tienne en une seule phrase et donne simplement la possibilité aux autorités organisatrices, sous leur responsabilité, de prendre cette mesure.

Comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, le péage urbain existe dans toutes les villes françaises, sous la forme d'une taxation du stockage des véhicules. Un certain nombre de villes européennes ont fait un autre choix en mettant en place une taxation sur des périmètres. Il y a donc toutes sortes de péages urbains, comme l'a constaté M. le rapporteur au cours de son voyage à travers l'Europe.

Laissons la possibilité aux autorités organisatrices de mener cette expérimentation ! Faisons leur confiance ! Elles agissent sous le regard de leurs concitoyens. Croyez-vous qu'un maire ou un président d'intercommunalité prendra une telle décision à la légère ? Certainement pas ! Il sera obligé de mesurer l'acceptabilité de cette décision, et ce en lien direct avec ses administrés.

Si je suis favorable au principe qui sous-tend cet amendement, et qui consiste à laisser aux autorités organisatrices locales la possibilité de mettre en place l'expérimentation, je reste perplexe face à toutes les conditions prévues, car elles témoignent d'une grande méfiance à l'égard des collectivités locales. Je m'abstiendrai donc.

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

Mme la présidente. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. J'ai bien entendu le plaidoyer de M. le rapporteur. Mais, pour ce qui nous concerne, nous sommes extrêmement réservés sur la possibilité de mise en place de péages urbains. Certes, elle peut apparaître comme une solution pour réguler le trafic et pour diminuer la production de gaz à effet de serre. Mais le recours au péage urbain est loin d'être dominant en Europe ; les villes moyennes allemandes et suisses ont fait le choix du partage de l'espace public et du développement massif des transports en commun.

Nous pensons qu'avant toute instauration de péage il faut développer les infrastructures et les services de transports collectifs – parking relais, bus, tramways, métro – entre le centre-ville et la périphérie, insuffisants actuellement.

Par ailleurs, une telle mesure induirait une forte ségrégation sociale. En effet, ce sont les ménages à revenus modestes qui résident dans les zones les plus éloignées des centres des grandes agglomérations. Contraints d'utiliser leur voiture en raison du manque de desserte rapide et régulière, ce sont eux qui seront soumis au péage.

Une ponction du pouvoir d'achat des plus modestes qui aurait pour effet de réduire la circulation au profit des ménages aisés renforcera le sentiment de sanctuarisation d'une ville réservée aux plus riches.

Avant d'en arriver au péage urbain, il faut d'abord développer toutes formes de transports en commun. Pour le moment, à moins que des travaux de très grande envergure soient achevés en 2013, on en est encore très loin.

La vraie question préalable est de savoir si les personnes soumises au péage urbain ont raisonnablement un autre choix que celui de prendre leur voiture. C'est la principale raison pour laquelle nous sommes très réservés ; nous voterons contre cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Cornu, pour explication de vote.

M. Gérard Cornu. Des considérations que viennent de formuler nos collègues on pourrait conclure que le péage urbain va être généralisé. Mais, monsieur le rapporteur, si j'ai bien compris, c'est à titre expérimental et dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants qu'un tel péage pourrait être instauré. Il ne s'agit donc pas d'une généralisation. Combien d'agglomérations seraient concernées en France ?

M. Louis Nègre, rapporteur. Une dizaine, mon cher collègue.

M. Gérard Cornu. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le rapporteur.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 901.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 22 *ter*.

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

Organisation des débats

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

M. Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, afin de faciliter l'examen de l'article 27 du présent projet de loi que nous aborderons demain après-midi, je souhaite que nous procédions à une discussion séparée de l'amendement n° 382, déposé par Mme Évelyne Didier, qui tend à une nouvelle rédaction de l'article. Cela éviterait que les vingt-trois amendements déposés à l'article 27 ne soient mis en discussion commune, ce qui risquerait d'être source de confusion.

Mme la présidente. Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

7

DÉPÔT DE DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Mme la présidente. M. le président du Sénat a reçu :

Le jeudi 24 septembre 2009 :

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE

– n° 629, 2008-2009 – Proposition de résolution européenne de M. Simon Sutour, Mme Nicole Bricq, MM. Richard Yung, François Marc, Bernard Angels et les membres du groupe socialiste, rattachés et apparentés, présentée en application de l'article 73 *quinquies* du règlement, portant sur la proposition de directive du 13 juillet 2009 relative aux exigences de fonds propres pour le portefeuille de négociation et pour les retitrisations, et la surveillance prudentielle des politiques de rémunération (E 4632), envoyée à la commission des affaires européennes.

Le vendredi 25 septembre 2009 :

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

– n° 630, 2008-2009 – Rapport d'information de M. Jean François-Poncet et Mme Monique Cerisier-ben Guiga, 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.

8

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

Mme la présidente. M. le président du Sénat a reçu, le vendredi 25 septembre 2009, de M. le Premier ministre les textes suivants, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

E 4765 : Proposition de décision du Conseil relative à l'établissement de la position de la Communauté à adopter au sein de la Commission pour la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans l'océan Pacifique occidental et central.

E 4766 : Proposition de décision du Conseil relative à l'établissement de la position de la Communauté à adopter au sein de la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est.

E 4767 : Proposition de décision du Conseil relative à l'établissement de la position de la Communauté à adopter au sein de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique.

9

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 29 septembre 2009, à quinze 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).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante.)

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,*

MONIQUE MUYARD

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Plan de restructuration engagé par le groupe Sanofi-Aventis

N° 638 - Le 24 septembre 2009 - **M. Robert NAVARRO** attire l'attention de **M. le ministre chargé de l'industrie** sur l'important plan de restructuration engagé par le groupe Sanofi-Aventis. L'objectif est d'économiser 2 milliards d'euros d'ici 2013. Dans le même temps, le résultat net se monte à 2 milliards d'euros pour le deuxième trimestre 2009, en progression de 30 %. Il rappelle que dans le cadre de ce plan de restructuration, des sites du groupe sont menacés de fermeture, en France et à l'étranger. Il rappelle que cela a pour corollaire des suppressions de postes, des départs anticipés à la retraite, et des « départs volontaires ». En particulier, il souhaite prendre comme exemple le site de Montpellier et rappeler que c'est l'un des trois plus importants du groupe, dont les résultats sont bons, mais qu'il est pourtant menacé. Selon des informations à sa disposition, un département devrait être fermé avec pour conséquence 80 mutations et 200 salariés mis en retraite anticipée ; 90 % de ceux qui resteront n'auraient du travail garanti que pour deux à trois ans. Or, avec 1 325 salariés à durée indéterminée, Sanofi-Aventis est le premier employeur privé de l'agglomération montpelliéraine. Les conséquences de ce plan seront donc catastrophiques. Dans le cadre de cette restructuration le groupe a aussi prévu d'externaliser une partie de ses activités. Il se demande si les conditions de travail des chercheurs, mis en concurrence dans de petites unités, ne risquent pas de se détériorer. Au-delà, il estime que la recherche risque de souffrir de cette restructuration. On parle parfois de la « fuite des cerveaux » : il considère que ce type de politique contribue au phénomène. Les pouvoirs publics doivent protéger ces activités qui donnent à l'économie française sa place dans le monde, et qui offrent des débouchés à nos diplômés. Il juge aussi très préoccupant que les médicaments ne soient vus que comme de simples marchandises. Enfin, il est semble-t-il aussi question d'un découpage de la société sous forme de holding et de sièges sociaux hors de France. Il souhaite que le Gouvernement soit vigilant quant à la transformation de la structure de cette société : il redoute que derrière cette stratégie d'externalisation ne se cache une tentative de délocalisation fiscale. Sur tous ces points, il souhaite connaître l'avis du Gouvernement et savoir quelles sont les actions envisagées.

Enseignement de la langue arabe

N° 639 - Le 24 septembre 2009 - **M. Yannick BODIN** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, porte-parole du Gouvernement** sur l'enseignement de la langue arabe dans l'enseignement public. Le nombre d'élèves suivant des cours d'arabe dans l'enseignement public est en constante diminution. Alors que l'enseignement de langues « rares » ne cesse de se développer, 15 000 élèves du secondaire étudient le chinois, 12 000 le portugais, 14 000 le russe, à peine 7 300 collégiens et lycéens suivent des enseignements de langue arabe. Outre son aspect culturel pour une partie de la population, l'arabe est une langue d'avenir. Plusieurs pays européens, comme le Danemark, développent d'ailleurs son enseignement dès le collège. En revanche, l'enseignement de l'arabe est en pleine croissance dans les mosquées, dans le cadre d'un enseignement religieux, et cela, en concurrence et au détriment d'un enseignement laïque avec tous les risques de dérive communautariste. Il lui demande donc ce que le ministère de l'éducation nationale prévoit pour développer l'enseignement de la langue arabe afin de répondre à la demande d'élèves arabophones ou non, et pour s'assurer de son encadrement par l'enseignement public laïque.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du lundi 28 septembre 2009

SCRUTIN n° 217

sur l'amendement n° 346 rectifié bis, présenté par MM. Roland du Luart, Philippe Leroy et Charles Revet, et l'amendement n° 442, présenté par Mmes Mireille Schurch, Evelyne Didier, Odette Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, à l'article 16 du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (urgence déclarée)

Nombre de votants.....	321
Suffrages exprimés.....	321
Pour	137
Contre.....	184

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Pour : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Jean-Luc Mélenchon (député européen).

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

N'ont pas pris part au vote : 17

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Pour : 114.

N'a pas pris part au vote : 1.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 29.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Contre : 149.

N'ont pas pris part au vote : 2. – M. Gérard Larcher, président du Sénat et M. Charles Revet.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Jacqueline Alquier Michèle André Serge Andreoni Bernard Angels Jean-Étienne Antoinette Alain Anziani Éliane Assassi David Assouline Bertrand Auban François Autain Robert Badinter Marie-France Beaufile Jean-Pierre Bel Claude Bérit-Débat Jacques Berthou Jean Besson Michel Billout Marie-Christine Blandin Maryvonne Blondin Yannick Bodin Nicole Bonnefoy Nicole Borvo Cohen-Seat Yannick Botrel Didier Boulaud Alima Boumediene-Thiery Martial Bourquin Bernadette Bourzai Michel Boutant Nicole Bricq Jean-Pierre Caffet Claire-Lise Campion Jean-Louis Carrère Françoise Cartron Bernard Cazeau Monique Cerisier-ben Guiga Yves Chastan Jacqueline Chevé Gérard Collomb Pierre-Yves Collombat Roland Courteau Jean-Claude Danglot Yves Daudigny Yves Dauge Marc Daunis Annie David	Jean-Pierre Demerliat Michelle Demessine Christiane Demontès Jean Desessard Évelyne Didier Claude Domeizel Josette Durrieu Alain Fauconnier Jean-Luc Fichet Guy Fischer Thierry Foucaud Jean-Claude Frécon Bernard Frimat Charles Gautier Samia Ghali Jacques Gillot Jean-Pierre Godefroy Brigitte Gonthier-Maurin Jean-Noël Guérini Didier Guillaume Claude Haut Edmond Hervé Odette Herviaux Gélita Hoarau Robert Hue Annie Jarraud-Vergnolle Claude Jeannerot Bariza Khiari Virginie Klès Yves Krattinger Philippe Labeyrie Serge Lagauche Serge Larcher Françoise Laurent Perrigot Gérard Le Cam Jacky Le Menn Raymonde Le Texier Alain Le Vern Claudine Lepage Claude Lise Jean-Jacques Lozach Roger Madec Philippe Madrelle Jacques Mahéas François Marc Jean-Pierre Masseret Marc Massion	Josiane Mathon-Poinat Pierre Mauroy Rachel Mazuir Louis Mermez Jean-Pierre Michel Gérard Miquel Jean-Jacques Mirassou Jacques Muller Robert Navarro Renée Nicoux Isabelle Pasquet Jean-Marc Pastor Georges Patient François Patriat Daniel Percheron Jean-Claude Peyronnet Bernard Piras Roland Povinelli Gisèle Printz Marcel Rainaud Jack Ralite Daniel Raoul Paul Raoult François Rebsamen Daniel Reiner Ivan Renar Thierry Repentin Roland Ries Michèle San Vicente-Baudrin Patricia Schillinger Mireille Schurch Michel Sergent René-Pierre Signé Jean-Pierre Sueur Simon Sutour Odette Terrade Michel Teston René Teulade Jean-Marc Todeschini Richard Tuheiaiva André Vantomme Bernard Vera Jean-François Voguet Dominique Voynet Richard Yung
--	--	---

Ont voté contre

Nicolas About Philippe Adnot Jean-Paul Alduy	Jean-Paul Amoudry Pierre André Jean Arthuis	Denis Badré Gérard Bailly René Beaumont
--	---	---

Michel Bécot
Claude Belot
Pierre Bernard-Reymond
Laurent Bétéille
Joël Billard
Claude Biwer
Jean Bizet
Jacques Blanc
Paul Blanc
Pierre Bordier
Didier Borotra
Joël Bourdin
Brigitte Bout
Jean Boyer
Dominique Braye
Marie-Thérèse Bruguère
Elie Brun
François-Noël Buffet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Claude Carle
Auguste Cazalet
Gérard César
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Christian Demuyneck
Marcel Deneux
Gérard Dériot
Marie-Hélène Des Esgaulx
Béatrice Descamps
Sylvie Desmarescaux
Denis Detchevery
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Alain Dufaut
André Dulait
Catherine Dumas
Ambroise Dupont
Bernadette Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Émorine
Jean-Claude Étienne
Pierre Fauchon
Jean Faure
Françoise Férat
André Ferrand

Louis-Constant Fleming
Alain Fouché
Jean-Pierre Fourcade
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Jean François-Poncet
Christophe-André Frassa
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-Maylam
Christian Gaudin
Jean-Claude Gaudin
Gisèle Gautier
Jacques Gautier
Patrice Gérard
Bruno Gilles
Adrien Giraud
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Adrien Gouteyron
Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
Charles Guené
Michel Guerry
Hubert Haenel
Françoise Henneron
Pierre Hérisson
Marie-Thérèse Hermange
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-Jacques Hyest
Soibahadine Ibrahim Ramadani
Pierre Jarlier
Jean-Jacques Jégou
Sophie Joissains
Jean-Marc Juilhard
Christiane Kammermann
Fabienne Keller
Joseph Kergueris
Alain Lambert
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Leclerc
Dominique Leclerc
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François Le Grand

Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Roland du Luart
Michel Magras
Lucienne Malovsky
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Lucette Michaux-Chevry
Alain Milon
Albéric de Montgolfier
Catherine Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncet
Ladislas Poniatoski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Bruno Retailleau
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugey
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie Vanlerenberghe
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
André Villiers
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

Ne peut prendre part au vote : (En application des articles LO 297 et LO 137-1 du code électoral) Jean-Luc Mélenchon

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

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

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN n° 218

sur l'amendement n° 444 présenté par Mmes Mireille Schurch, Évelyne Didier, Odette Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche à l'article 19 du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (urgence déclarée)

Nombre de votants.....	339
Suffrages exprimés.....	320
Pour.....	137
Contre.....	183

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Pour : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Jean-Luc Mélenchon (député européen).

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

Contre : 2. – MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou.

Abstention : 15.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Pour : 114.

N'a pas pris part au vote : 1. – Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 25.

Abstention : 4. – M. Denis Badré, Mme Jacqueline Gourault, MM. Jean-Jacques Jégou, Jean-Marie Vanlerenberghe

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Contre : 150.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gérard Larcher, président du Sénat.

N'ont pas pris part au vote

Nicolas Alfonsi
Gilbert Barbier
Jean-Michel Baylet
Michel Charasse
Jean-Pierre Chevènement
Yvon Collin

Anne-Marie Escoffier
Gaston Flosse
François Fortassin
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jacques Mézard
Jean Milhau

Aymeri de Montesquiou
Jean-Pierre Plancade
Charles Revet
Robert Tropeano
Raymond Vall
François Vendasi

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain
Robert Badinter
Marie-France Beauflis
Jean-Pierre Bel
Claude Bérît-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Nicole
Borvo Cohen-Seat
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Alima
Boumediene-Thiery
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Monique
Cerisier-ben Guiga
Yves Chastan
Jacqueline Chevê
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Roland Courteau
Jean-Claude Danglot
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis

Annie David
Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Jean Desessard
Évelyne Didier
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Guy Fischer
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte Gonthier-
Maurin
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Gélita Hoarau
Robert Hue
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeyrie
Serge Lagache
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Gérard Le Cam
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret

Marc Massion
Josiane
Mathon-Poinat
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Jacques Muller
Robert Navarro
Renée Nicoux
Isabelle Pasquet
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Pavinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Jack Ralite
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Ivan Renar
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Odette Terrade
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Richard Tuheiava
André Vantomme
Bernard Vera
Jean-François Voguet
Dominique Voynet
Richard Yung

Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Claude Carle
Auguste Cazalet
Gérard César
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Christian Demuyneck
Marcel Deneux
Gérard Dériot
Marie-Hélène
Des Esgaulx
Béatrice Descamps
Sylvie Desmarescaux
Denis Detcheverry
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Alain Dufaut
André Dulait
Catherine Dumas
Ambroise Dupont
Bernadette Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Émorine
Jean-Claude Étienne
Pierre Fauchon
Jean Faure
Françoise Férat
André Ferrand
Louis-Constant
Fleming
Alain Fouché
Jean-Pierre Fourcade
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Jean François-Poncet
Christophe-André
Frassa
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle
Garriaud-Maylam

Christian Gaudin
Jean-Claude Gaudin
Gisèle Gautier
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Adrien Giraud
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Alain Gournac
Adrien Gouteyron
Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
Charles Guené
Michel Guerry
Hubert Haenel
Françoise Henneron
Pierre Hérisson
Marie-Thérèse
Hermange
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-Jacques Hyst
Soibahadine Ibrahim
Ramadani
Pierre Jarlier
Sophie Joissains
Jean-Marc Juillard
Christiane
Kammermann
Fabienne Keller
Joseph Kergueris
Alain Lambert
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecercf
Dominique Leclerc
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François
Le Grand
Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Roland du Luart
Michel Magras
Lucienne Malovry

Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Lucette
Michaux-Chevry
Alain Milon
Aymeri
de Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Catherine
Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Bruno Retailleau
Charles Revet
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugé
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
André Villiers
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

Abstentions

Nicolas Alfonsi
Denis Badré
Jean-Michel Baylet
Michel Charasse
Jean-Pierre
Chevènement
Yvon Collin

Anne-Marie Escoffier
François Fortassin
Jacqueline Gourault
Jean-Jacques Jégou
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jacques Mézard

Jean Milhau
Jean-Pierre Plancade
Robert Tropeano
Raymond Vall
Jean-Marie
Vanlerenberghe
François Vendasi

Ont voté contre

Nicolas About
Philippe Adnot
Jean-Paul Alduy
Jean-Paul Amoudry
Pierre André
Jean Arthuis
Gérard Bailly
Gilbert Barbier
René Beaumont
Michel Bécot

Claude Belot
Pierre
Bernard-Reymond
Laurent Bêteille
Joël Billard
Claude Biwer
Jean Bizet
Jacques Blanc
Paul Blanc
Pierre Bordier

Didier Borotra
Joël Bourdin
Brigitte Bout
Jean Boyer
Dominique Braye
Marie-Thérèse
Bruguère
Elie Brun
François-Noël Buffet
Christian Cambon

Gaston Flosse

N'a pas pris part au vote :

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

Ne peut prendre part au vote : (En application des articles LO 297 et LO 137-1 du code électoral) Jean-Luc Mélenchon.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN n° 219

sur l'amendement n° 447, présenté par Mmes Mireille Schurch, Evelyne Didier, Odette Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, à l'article 21 du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (urgence déclarée)

Nombre de votants.....	322
Suffrages exprimés.....	318
Pour.....	138
Contre.....	180

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN**GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :**

Pour : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Jean-Luc Mélenchon (député européen).

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

N'ont pas pris part au vote : 17.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Pour : 114.

N'a pas pris part au vote : 1. – Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Contre : 25.

Abstention : 4. – M. Denis Badré, Mme Jacqueline Gourault, MM. Jean-Jacques Jégou, Jean-Marie Vanlerenberghe.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Pour : 1. – Mme Fabienne Keller.

Contre : 149.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gérard Larcher, président du Sénat.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Contre : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain
Robert Badinter
Marie-France Beauflis
Jean-Pierre Bel
Claude Bérit-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Nicole
Borvo Cohen-Seat
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Alima
Boumediene-Thierry
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Monique
Cerisier-ben Guiga
Yves Chastan
Jacqueline Chevé
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Roland Courteau
Jean-Claude Danglot
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis
Annie David

Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Jean Desessard
Évelyne Didier
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Guy Fischer
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte Gonthier-Maurin
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Hervieux
Gélita Hoarau
Robert Hue
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot
Fabienne Keller
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeysrie
Serge Lagauche
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Gérard Le Cam
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret

Ont voté contre

Nicolas About
Philippe Adnot
Jean-Paul Alduy
Jean-Paul Amoudry
Pierre André
Jean Arthuis
Gérard Bailly
René Beaumont
Michel Bécot
Claude Belot
Pierre
Bernard-Reymond
Laurent Bêteille
Joël Billard
Claude Biwer
Jean Bizet

Jacques Blanc
Paul Blanc
Pierre Bordier
Didier Borotra
Joël Bourdin
Brigitte Bout
Jean Boyer
Dominique Braye
Marie-Thérèse
Bruguière
Elie Brun
François-Noël Buffet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Claude Carle
Auguste Cazalet

Marc Massion
Josiane
Mathon-Poinat
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Jacques Muller
Robert Navarro
Renée Nicoux
Isabelle Pasquet
Jean-Marc Pastor
Georges Piat
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Jack Ralite
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Ivan Renar
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Odette Terrade
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Richard Tuhejava
André Vantomme
Bernard Vera
Jean-François Voguet
Dominique Voynet
Richard Yung

Marie-Hélène
Des Esgaulx
Béatrice Descamps
Sylvie Desmarescaux
Denis Detchevery
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Alain Dufaut
André Dulait
Catherine Dumas
Ambroise Dupont
Bernadette Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Émorine
Jean-Claude Étienne
Pierre Fauchon
Jean Faure
Françoise Férat
André Ferrand
Louis-Constant
Fleming
Alain Fouché
Jean-Pierre Fourcade
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Jean François-Poncet
Christophe-André
Frassa
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle
Garriaud-Maylam
Christian Gaudin
Jean-Claude Gaudin
Gisèle Gautier
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Adrien Giraud
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Alain Gournac
Adrien Gouteyron

Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
Charles Guené
Michel Guerry
Hubert Haenel
Françoise Henneron
Pierre Hérisson
Marie-Thérèse
Hermange
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-Jacques Hyst
Soibahadine Ibrahim
Ramadani
Pierre Jarlier
Sophie Joissains
Jean-Marc Juilhard
Christiane
Kammermann
Joseph Kergueris
Alain Lambert
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecerc
Dominique Leclerc
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François
Le Grand
Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Roland du Luart
Michel Magras
Lucienne Malovry
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey

Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Lucette
Michaux-Chevry
Alain Milon
Albéric de Montgolfier
Catherine
Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatoski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Bruno Retailleau
Charles Revet
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugey
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
André Villiers
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

Abstentions

Denis Badré, Jacqueline Gourault, Jean-Jacques Jégou, Jean-Marie Vanlerenberghe

N'ont pas pris part au vote

Nicolas Alfonsi	Anne-Marie Escoffier	Aymeri
Gilbert Barbier	Gaston Flosse	de Montesquiou
Jean-Michel Baylet	François Fortassin	Jean-Pierre Plancade
Michel Charasse	Françoise Laborde	Robert Tropeano
Jean-Pierre	Daniel Marsin	Raymond Vall
Chevènement	Jacques Mézard	François Vendasi
Yvon Collin	Jean Milhau	

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

Ne peut prendre part au vote : (En application des articles LO 297 et LO 137-1 du code électoral) Jean-Luc Mélenchon.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN n° 220

sur l'article 22 du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (urgence déclarée)

Nombre de votants.....	337
Suffrages exprimés.....	322
Pour.....	183
Contre.....	139

Le Sénat a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Contre : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Jean-Luc Mélenchon (député européen).

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

Contre : 2. – MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou.

Abstention : 15.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Contre : 114.

N'a pas pris part au vote : 1. – Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Pour : 28.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. François Zocchetto.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Pour : 149.

N'ont pas pris part au vote : 2. – M. Gérard Larcher, président du Sénat, et Mme Fabienne Keller.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Pour : 6.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gaston Flosse.

Ont voté pour

Nicolas About	Jean Bizet	Auguste Cazalet
Philippe Adnot	Jacques Blanc	Gérard César
Jean-Paul Alduy	Paul Blanc	Alain Chatillon
Jean-Paul Amoudry	Pierre Bordier	Jean-Pierre Chauveau
Pierre André	Didier Borotra	Marcel-Pierre Cléach
Jean Arthuis	Joël Bourdin	Christian Cointat
Denis Badré	Brigitte Bout	Gérard Cornu
Gérard Bailly	Jean Boyer	Raymond Couderc
René Beaumont	Dominique Braye	Jean-Patrick Courtois
Michel Bécot	Marie-Thérèse	Philippe Dallier
Claude Belot	Bruguère	Philippe Darniche
Pierre	Elie Brun	Serge Dassault
Bernard-Reymond	François-Noël Buffet	Isabelle Debré
Laurent Bétéille	Christian Cambon	Robert del Picchia
Joël Billard	Jean-Pierre Cantegrit	Christian Demuyneck
Claude Biver	Jean-Claude Carle	Marcel Deneux

Gérard Dériot
Marie-Hélène
Des Esgaulx
Béatrice Descamps
Sylvie Desmarescaux
Denis Detcheverry
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Alain Dufaut
André Dulait
Catherine Dumas
Ambroise Dupont
Bernadette Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Émorine
Jean-Claude Étienne
Pierre Fauchon
Jean Faure
Françoise Férat
André Ferrand
Louis-Constant
Fleming
Alain Fouché
Jean-Pierre Fourcade
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Jean François-Poncet
Christophe-André
Frassa
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle
Garriaud-Maylam
Christian Gaudin
Jean-Claude Gaudin
Gisèle Gautier
Jacques Gautier
Patrice Gélard
Bruno Gilles
Adrien Giraud
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Adrien Gouteyron

Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
Charles Guené
Michel Guerry
Hubert Haenel
Françoise Henneron
Pierre Hérisson
Marie-Thérèse
Hermange
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-Jacques Hyest
Soibahadine Ibrahim
Ramadani
Pierre Jarlier
Jean-Jacques Jégou
Sophie Joissains
Jean-Marc Juillard
Christiane
Kammermann
Joseph Kergueris
Alain Lambert
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecerf
Dominique Leclerc
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François
Le Grand
Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Roland du Luart
Michel Magras
Lucienne Malovry
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet

Ont voté contre

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain
Robert Badinter
Gilbert Barbier
Marie-France Beauflis
Jean-Pierre Bel

Claude Bérít-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Nicole
Borvo Cohen-Seat
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Alima
Boumediene-Thiery

Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Lucette
Michaux-Chevry
Alain Milon
Albéric de Montgolfier
Catherine
Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
Jean-Jacques Pignard
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Bruno Retailleau
Charles Revet
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugey
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
André Villiers
Jean-Paul Virapoullé

Roland Courteau
Jean-Claude Danglot
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis
Annie David
Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Jean Desessard
Évelyne Didier
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Guy Fischer
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte Gonthier-
Maurin
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Gélita Hoarau
Robert Hue
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot

Nicolas Alfonsi
Jean-Michel Baylet
Michel Charasse
Jean-Pierre
Chevènement
Yvon Collin

Gaston Flosse
Fabienne Keller
François Zocchetto

Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeyrie
Serge Lagauche
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Gérard Le Cam
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret
Marc Massion
Josiane
Mathon-Poinat
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Aymeri
de Montesquiou
Jacques Muller
Robert Navarro
Renée Nicoux
Isabelle Pasquet

Abstentions

Anne-Marie Escoffier
François Fortassin
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jacques Mézard
Jean Milhau

Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Jack Ralite
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Ivan Renar
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Odette Terrade
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Richard Tuheiva
André Vantomme
Bernard Vera
Jean-François Voguet
Dominique Voynet
Richard Yung

Jean-Pierre Placade
Robert Tropeano
Raymond Vall
François Vendasi

N'ont pas pris part au vote

Gaston Flosse
Fabienne Keller
François Zocchetto

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et Mme Catherine Tasca, qui présidait la séance.

Ne peut prendre part au vote : (En application des articles LO 297 et LO 137-1 du code électoral) Jean-Luc Mélenchon.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

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

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	171,30
33	Questions..... 1 an	118,90
83	Table compte rendu..... 1 an	29,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	153,30
35	Questions..... 1 an	86,10
85	Table compte rendu..... 1 an	26,00
95	Table questions..... 1 an	18,10
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	894,50
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	865,90

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement
 Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination
 (*) Arrêté du 21 novembre 2008 publié au *Journal officiel* du 27 novembre 2008

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
 Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,50 €