

## Projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

### Amendements proposés par le GART en vue du vote en première lecture par l'Assemblée Nationale et le Sénat

Les amendements proposés par le GART sont au nombre de 15.

#### **Amendement 1**

Article 9 :

Il est proposé de rédiger comme suit le premier alinéa du I de l'article 3 de la LOTI tel que proposé à l'article 9 du projet de loi :

« La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et autres polluants. Dans le domaine des transports, l'objectif retenu est de réduire les émissions de ~~dioxyde de carbone~~ gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

#### **Exposé des motifs**

En 2005, la France s'est engagée à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. L'Europe s'est engagée à réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020. Il convient donc d'utiliser l'appellation « gaz à effet de serre » dans le texte de loi conformément aux objectifs affichés et aux conclusions des tables rondes du Grenelle de l'Environnement.

#### **Amendement 2**

Article 9 :

Il est proposé de rédiger comme suit le 4<sup>ème</sup> alinéa du II de l'article 3 de la LOTI tel que proposé à l'article 9 du projet de loi :

« La politique durable des transports favorise la complémentarité des modes, notamment par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances. Elle encourage, *notamment* grâce à la coopération entre les autorités organisatrices et entre les opérateurs, la coordination de l'exploitation des réseaux, la tarification combinée et l'information multimodale des usagers »

#### **Exposé des motifs**

Si la coopération entre les différentes autorités organisatrices de transport et entre les opérateurs est un élément déterminant pour développer et favoriser la complémentarité des modes, elle n'en est pas le seul déterminant : ces actions doivent en effet être complétées par des dispositifs financiers adéquats.

#### **Amendement 3**

Article 10 :

Il est proposé de rédiger comme suit le I de l'article 10 :

« Les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25% de la part de marché du fret ~~non routier~~ ferroviaire d'ici 2012. *L'ensemble du fret non routier sera amené de 14% aujourd'hui à 25% en 15 ans. Le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la loi* ».

#### **Exposé des motifs**

L'engagement n°37 du Grenelle fait état d'une « augmentation de la part du fret ferroviaire de 25% d'ici 2012 ». L'objectif pour le ferroviaire est ambitieux et ne doit pas être revu à la baisse. Il doit toutefois s'accompagner du développement du fret fluvial et maritime, conformément à l'annonce du Président de la République d'« amener le fret non routier de 14% aujourd'hui à 25% en 15 ans ». Le Président de la République a également annoncé que « le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la Loi (LOTI) ».

#### **Amendement 4**

Article 10

Il est proposé de rédiger comme suit le premier alinéa du II de l'article 10 :

~~« En complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, Les moyens dévolus par l'Etat et les établissements publics à la régénération seront accrus régulièrement pour atteindre un niveau en 2015 de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à aujourd'hui, soit un niveau 2,5 fois plus élevé qu'en 2004. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins mille mètres. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire ».~~

#### **Exposé des motifs**

L'entretien et la régénération du réseau ferré national relèvent de la compétence de l'Etat et doivent le rester, et cela même si, du fait des conséquences désastreuses de l'état du réseau sur la circulation des trains régionaux, certaines Régions ont accepté, dans le cadre des contrats de projet 2007-2013, de participer à leur financement. Les efforts financiers pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire cités dans le texte de loi correspondent aux engagements pris par l'État suite à l'audit réalisé par les experts de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne en 2005 sur le « plan de renouvellement du réseau ferré national ». Il s'agit d'une responsabilité de l'État et non des régions.

#### **Amendement 5**

Article 10

Il est proposé de rédiger comme suit le second alinéa du II de l'article 10 :

« Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit, *avec comme objectif le transfert de 2 millions de camions d'ici 2020, soit 50% du trafic, et à terme l'intégralité*. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le Nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros ».

#### **Exposé des motifs**

Les objectifs chiffrés annoncés par le Président de la République donnent une indication claire des ambitions de report modal prévues grâce au développement des autoroutes ferroviaires. Il est important qu'ils figurent dans le texte de loi.

### **Amendement 6**

Article 10

Un troisième alinéa du III de l'article 10 est inséré comme suit :

*« L'évolution des missions et de l'organisation des établissements publics portuaires nationaux sera précisée dans le cadre d'un plan de relance global présenté par le Gouvernement, qui comprendra en outre un plan d'investissement dans les liaisons fluviales ».*

### **Exposé des motifs**

Afin de développer l'offre ferrée, maritime et fluviale, le Président de la République avait annoncé un « plan d'investissement dans les liaisons fluviales qui retirera des routes un million de camions d'ici à 2020 ». Il est intéressant que soit faite mention de ce plan dans la loi d'orientation.

### **Amendement 7**

Article 10

Il est proposé de formuler le IV de l'article 10 comme suit :

~~« L'Etat soutiendra avec les différentes parties concernées le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal, comme sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés. L'Etat pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics. Si nécessaire, l'intervention budgétaire de l'Etat pourra être sollicitée pour un montant maximal de 80 millions d'euros. Des dotations budgétaires de l'Etat d'un montant de 80 millions d'euros d'autorisations d'engagements, ouvertes par les lois de finances des années 2009 et 2010, encourageront la création de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal, comme sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés »~~

### **Exposé des motifs**

L'engagement de l'Etat en matière de soutien au développement d'autoroutes de la mer doit être sans équivoque. La formulation initiale ne donne aucune garantie que l'Etat soutiendra effectivement les projets annoncés.

### **Amendement 8**

Article 10

Il est proposé de formuler le troisième alinéa du VI de l'article 10 comme suit :

~~« Le Gouvernement proposera la mise en place mettra en place, à compter de 2011, d'une taxe kilométrique sur les poids lourds visant à réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises et à financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique de transport durable définie au présent chapitre. Cette taxe consistera à faire acquitter aux transporteurs le coût du réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic. »~~

### **Exposé des motifs**

L'annonce de la mise en place de la taxe kilométrique sur les poids lourds conformément aux orientations européennes doit faire l'objet d'un engagement clair.

### **Amendement 9**

Article 11

Un huitième alinéa du II de l'article 11 est inséré comme suit :

« *Une étude sera lancée sur la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsqu'existe une alternative ferroviaire de même qualité* ».

### **Exposé des motifs**

Cette disposition relève de l'engagement n°36 pris à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'Environnement, qui précise que cette taxe pourra être une « taxe sur les rotations, ou sur les passagers, ou sur le kérosène ».

### **Amendement 10**

Article 11

Il est proposé de formuler le troisième alinéa du III de l'article 11 comme suit :

« Le programme de lignes à grande vitesse fera l'objet d'ici la fin 2008, d'une concertation - prenant en compte l'impact sur la biodiversité - avec les collectivités territoriales, en particulier les régions : priorités, tracés, alternatives à la grande vitesse, clef de financement, avec un effort de l'Etat de 16 milliards d'euros ».

### **Exposé des motifs**

Il convient de faire figurer dans le texte de loi les engagements financiers de l'Etat concernant la mise en place du programme de lignes à grande vitesse, à hauteur de 16 milliards d'euros, qui figuraient dans les conclusions des tables rondes du Grenelle de l'Environnement.

### **Amendement 11**

Article 12

Le titre de l'article 12 est modifié comme suit :

« Transports urbains et périurbains durables »

### **Exposé des motifs**

La politique durable des transports concerne à la fois les transports urbains et les transports périurbains de compétence régionale et départementale.

### **Amendement 12**

Article 12

Il est proposé de formuler le second alinéa du I de l'article 12 comme suit :

« A cet effet, elle encourage le développement du covoiturage et de l'auto-partage, celui de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'un code de la rue ~~sous forme de charte~~. Elle prévoit une évolution des compétences des autorités organisatrices des transports, en termes notamment de gestion du stationnement, de la voirie, ou encore dans la mise en place de dispositifs tels que le péage urbain ».

### **Exposé des motifs**

La forme que prendra le code de la rue doit être soumise à débat et figurer dans les textes d'application et non d'orientation.

Par ailleurs, la politique durable des transports doit se traduire par des avancées en matière de compétences des autorités organisatrices de transports. Les questions liées au stationnement, au péage urbain, à la voirie notamment ont largement été abordés dans le cadre du Grenelle et il convient de les faire figurer dans la loi d'orientation.

### **Amendement 13**

Article 12

Il est proposé de formuler le II de l'article 12 comme suit :

~~Les collectivités territoriales ont souhaité développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en 15 ans de 329 à 1800 km et contribuer, avec l'Etat, au désenclavement des quartiers sensibles. Le coût de l'accélération de ce programme est estimé par l'Etat et les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements hors Ile-de-France.~~

~~De nouveaux outils de financement seront mis à disposition des collectivités. Sous réserve de cette accélération des réalisations et de la desserte des quartiers sensibles, L'Etat apportera pour ce qui le concerne, à concurrence de 2,5 milliards d'euros 4 milliards d'€ d'ici 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements en priorité au bénéfice du désenclavement des quartiers sensibles et pour l'extension des réseaux existants. Il pourra aussi apporter une aide sous forme de prêts bonifiés. Hors Île-de-France, l'Etat apportera des aides d'un montant de 4 milliards d'euros pour la création de 1500 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs en sites propres d'ici 2020 pour un investissement total de 18 milliards d'euros ».~~

Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux globaux et locaux : air, biodiversité, cadre de vie et paysage, limitation de l'étalement urbain.

Ils devront améliorer de façon substantielle la desserte des quartiers sensibles et comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique. ~~L'Etat pourra apporter une contribution au financement de ces projets.~~ L'État consacrera une enveloppe spécifique de 500 millions d'euros au développement de la desserte des quartiers sensibles ».

### **Exposé des motifs**

La mise en place de 1500 kilomètres de lignes nouvelles de transports en commun en sites propres émane d'une volonté collective des différentes parties prenantes au Grenelle de l'Environnement. Il n'est donc pas adéquat d'indiquer que ce programme relève de la seule volonté des collectivités.

L'amendement proposé précise les chiffres annoncés et offre plus de garanties sur l'échéance de mise en œuvre.

L'engagement initial de l'Etat au soutien des projets de développement des transports collectifs en sites propres hors Ile-de-France doit figurer dans le texte de loi, à hauteur de 4 milliards d'euros et non de 2,5 milliards d'euros. Cette aide ne doit pas être soumise à de nouvelles conditions qui n'ont pas été évoquées dans les comités techniques et qui la rendraient aléatoire.

### **Amendement 14**

Il est proposé de formuler l'alinéa 1 de l'article 13 comme suit :

« En Île-de-France, un programme renforcé d'équipement en transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. ~~Un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice, la ligne EOLE sera prolongée vers la Normandie et la ligne 13 du métro parisien sera renouvelée. A ce titre, l'Etat s'engage à accompagner le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France par la mise en place de dispositifs de financement adaptés, notamment par une évolution de la réglementation applicable au versement transport, à de nouvelles ressources fiscales, tout particulièrement la taxation de la valorisation des terrains découlant des projets d'infrastructures nouvelles et la taxation des bureaux ».~~

#### **Exposé des motifs**

Les projets figurant dans le projet de loi sont d'ores et déjà inscrits au CPER d'Ile-de-France et n'ont, de ce fait, pas besoin d'être inscrits dans un texte législatif. En outre, au STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, de définir, [en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales](#), les opérations à engager. Enfin, il convient d'inscrire dans la loi les efforts qui devront être faits en matière de financements nouveaux.

**Supprimé :** , et ce en vertu des règles posées par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

#### **Amendement 15**

L'article 13 alinéas 2 est supprimé.

#### **Exposé des motifs**

C'est au STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, de définir, [en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales](#), le cas échéant en lien avec l'Etat, les actions prioritaires.