

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 201

présenté par

M. Bodin, M. Binetruy, M. Blessig, M. Boënnec, M. Michel Bouvard,
M. Alain Cousin, M. Jean-Yves Cousin, Mme Dalloz, M. Debray, M. Decool,
M. Dord, M. Dupont, M. Fasquelle, M. Gosselin, M. Grand, M. Grosdidier,
M. Jeanneteau, Mme Marguerite Lamour, Mme de La Raudière, M. Lasbordes, M. Luca,
M. Mathis, Mme Marland-Militello, M. Christian Ménard, M. Nesme, M. Paternotte,
M. Perrut, M. Pinte, M. Roatta, M. Straumann, M. Tardy,
M. Trassy-Paillogues, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 3

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« 3° Au c) de l'article 26, les mots : « et n » sont remplacés par les mots : « , n et o ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'individualisation des frais de chauffage est une mesure simple qui présente trois intérêts majeurs:

- la diminution des émissions de CO2 liée à l'énergie utilisée pour le chauffage individuel et collectif,
- le renforcement du pouvoir d'achat des Français par une diminution de leur facture de chauffage,
- la création de 2000 emplois.

Afin de faciliter l'installation de compteurs d'énergie thermique ou de répartiteurs de frais de chauffage qui s'inscrivent dans les travaux d'économie d'énergie ou de réduction de gaz à effet de serre visés à l'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965, il convient qu'ils soient exclus de la règle édictée à l'article 26 imposant un vote à la majorité des deux tiers des voix.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 200

présenté par

M. Bodin, M. Binetruy, M. Blessig, M. Boënnec, M. Michel Bouvard,
M. Alain Cousin, M. Jean-Yves Cousin, Mme Dalloz, M. Debray, M. Decool,
M. Dord, M. Dupont, M. Fasquelle, M. Gosselin, M. Grand, M. Grosdidier,
M. Jeanneteau, Mme Marguerite Lamour, Mme de La Raudière, M. Lasbordes, M. Luca,
M. Mathis, Mme Marland-Militello, M. Christian Ménard, M. Nesme, M. Paternotte,
M. Perrut, M. Pinte, M. Roatta, M. Straumann, M. Tardy,
M. Trassy-Paillogues, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 3

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« 3° L'article 25 est complété par un o) ainsi rédigé :

« o) L'installation de compteurs d'énergie thermique ou de répartiteurs de frais de chauffage. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'individualisation des frais de chauffage, déjà préconisée par la loi de 1974 mais peu appliquée, est une mesure simple qui présente trois intérêts majeurs:

- la diminution des émissions de CO2 liée à l'énergie utilisée pour le chauffage individuel et collectif,
- le renforcement du pouvoir d'achat des Français par une diminution de leur facture de chauffage,
- la création de 2000 emplois.

Il convient donc de permettre l'adoption des décisions concernant ces installations avec une majorité simple des voix de tous les copropriétaires.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 202

présenté par

M. Bodin, M. Binetruy, M. Blessig, M. Boënnec, M. Michel Bouvard,
M. Alain Cousin, M. Jean-Yves Cousin, Mme Dalloz, M. Debray, M. Decool,
M. Dord, M. Dupont, M. Fasquelle, M. Gosselin, M. Grand, M. Grosdidier,
M. Jeanneteau, Mme Marguerite Lamour, Mme de La Raudière, M. Lasbordes, M. Luca,
M. Mathis, M. Christian Ménard, M. Nesme, M. Paternotte,
M. Perrut, M. Pinte, M. Roatta, M. Straumann, M. Tardy,
M. Trassy-Paillogues, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant :

Les mesures visant à individualiser la consommation des énergies liées au chauffage et à l'eau chaude sanitaires sont éligibles à la majorité requise à l'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis et sont opposables à tout gestionnaire de parc immobilier (syndic, bailleur social...).

Les locataires ou propriétaires pourront, à défaut d'application, défalquer de leurs charges un montant correspondant à 15 % des charges de chauffage (et respectivement d'eau chaude) qui leur seraient réclamées.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article vise à renforcer les obligations de la loi de 1974 sur l'individualisation des frais de chauffage et d'eau chaude sanitaire, et à faire en sorte que cette mesure simple de comptage des énergies utilisées à des fins de chauffage, qui présente trois intérêts majeurs:

- la diminution des émissions de CO2 liée à l'énergie utilisée pour le chauffage individuel et collectif,

- le renforcement du pouvoir d'achat des Français par une diminution de leur facture de chauffage,

- la création de 2000 emplois,

soit assortie de mesures incitatives, afin d'en assurer la réelle application.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 610

présenté par

M. Luca, M. Beaudouin, M. Vandewalle, M. Diefenbacher, M. Decool,
M. Nesme, M. Blessig, M. Mathis, M. Vitel et M. Zumkeller

ARTICLE 22 QUATER

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« Après la section 11 du chapitre I^{er} du titre III de la deuxième partie du livre I^{er} du code général des impôts, il est inséré une section 11 *bis* ainsi rédigée :

« *Section 11 bis*

« *Expérimentation des péages urbains*

« Art. 1609 *quater* A. – I. – Dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées 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 terrestres à moteur qui franchissent les limites d'un périmètre géographique 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 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.

« Six mois avant la fin de la première expérimentation mise en œuvre en application du présent article, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport d'évaluation portant sur les expérimentations de péage urbain en cours. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Suite à la mission à l'été 2009 de votre rapporteur à Londres, Rome, Milan et Stockholm, pour observer les péages urbains en place, il a semblé 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.

Il n'existe pas un mais plusieurs péages en vérité, tant les objectifs et les spécificités locales peuvent être différents.

L'amendement n'autorise l'expérimentation que pour lutter contre la congestion routière et/ou la pollution atmosphérique, avec un souci primordial de santé publique. En cas de bénéfices, les fonds sont affectés aux dépenses liées aux transports publics.

Le péage peut s'avérer très utile.

D'une part, la concentration en CO2 et en polluants locaux baisse entre 10 à 15% comme à Milan et Stockholm.

D'autre part, le bilan socio-économique global, intégrant les bénéfices directs et indirects, se révèle dans certains cas largement positif (ainsi, à Stockholm, on estime à plus de 75 millions d'euros le gain net total financier et socio-économique du péage chaque année).

Par ailleurs, l'amendement impose la mise en place préalable d'infrastructures et de services de transport collectifs pour permettre le report modal intégral, afin d'éviter les difficultés rencontrées à Stockholm par exemple. Concrètement, les automobilistes dissuadés d'utiliser leurs véhicules par la création du péage urbain doivent pouvoir utiliser, d'une part, des parking-relais en périphérie de la ville et, d'autre part, des bus, tramways, métro, dont la régularité est assurée.

En outre, il innove en obligeant d'une part l'autorité organisatrice de transport (AOT) à produire une étude d'impact afin d'assurer à cette expérimentation une totale transparence, d'autre part à mettre en concurrence les bureaux d'études pour obtenir une vision objective du dossier. Au moins deux bureaux doivent être retenus, l'un instruisant à charge, l'autre à décharge, reprenant ainsi l'une des préconisations du rapport Prud'homme (Etude de la fondation Concorde, « Réduction de la dépense publique, plaidoyer pour une nouvelle politique des transports », juin 2009).

Enfin, il est bien précisé que cette expérimentation se fait au cas par cas, après avis du Ministère, qui examinera en toute indépendance cette étude d'impact.

Une loi sera très probablement nécessaire avant l'expérimentation effective pour fixer les conditions d'expérimentation du péage urbain (en matière de sanction et de contrôle par vidéo-surveillance notamment).

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 859

présenté par

Mme de La Raudière, Mme Grosskost, Mme Marland-Militello, Mme Colot, Mme Louis-Carabin,
 Mme Hostalier, M. Deniaud, M. Tardy, M. Trassy-Paillogues, M. Gatignol, M. Caillaud,
 M. Vandewalle, M. Dhucq, M. Dupont, M. Pinte, M. Saint-Léger, M. Taugourdeau,
 M. Door, M. Marlin, M. Diefenbacher, M. Fasquelle, M. Terrot,
 M. Dord, M. Beaudouin, M. Le Mèner et M. Bernier

ARTICLE 34

À la dernière phrase de l'alinéa 23, substituer aux mots :

« de 500 mètres »,

les mots :

« minimale proportionnelle à dix fois la hauteur de la plus haute installation ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à introduire un élément de proportionnalité entre la taille de l'installation éolienne et son implantation par rapport aux habitations. Il se justifie non seulement par le manque de connaissances quant à l'impact des éoliennes sur la santé des riverains, et par des raisons de sécurité en cas de chute des pales.

Maintenant que les éoliennes sont supérieures à 150 mètres, voire atteignent 200 mètres, multiplier la distance éolienne-habitation par un ratio de 10 fois la hauteur du système (du pied jusqu'au pales), permettrait aux riverains d'être moins impactés par le bruit engendré par ces installations, mais également de ne pas subir d'autres phénomènes certains dans leurs effets, bien que mal évalués aujourd'hui : vibrations, ondes, mouvements, flashes, qui altèrent gravement la santé (insomnies, nausées, maux de tête, et probablement d'autres effets qui commencent seulement d'être recensés et étudiés).

Ce ratio n'est pas exagéré. Il correspond à un constat balistique en cas de chute des pales. Les Etats Unis ont prévu une distance minimale de 3 km, le Canada applique une règle de 2 km, et ce, dans des espaces généralement peu ou pas habités.

Ainsi, pour une éolienne de 200 mètres, une distance de 2 000 mètres devrait être respectée.

Pour une éolienne de 50 mètres, une distance minimum de 500 mètres s'impose.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1064 Rect.

présenté par
M. Vandewalle et M. Beaudouin

ARTICLE 45

À la première phrase de l'alinéa 32, substituer aux mots :

« et aux communes situées »,

les mots :

« , aux parcs naturels régionaux et aux parcs nationaux situés en tout ou partie ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi propose que les schémas régionaux de cohérence écologique fassent l'objet d'un avis préalable des départements, des intercommunalités et des communes avant leur adoption.

Couvrant plus de 14% du territoire national et compte tenu de leur rôle dans la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, les Parcs naturels régionaux et les Parcs nationaux sont des acteurs incontournables pour garantir la cohérence des schémas régionaux de cohérence écologique.

En outre, les Parcs naturels régionaux sont les seules collectivités disposant d'une capacité d'expertise scientifique interne pour motiver leurs avis.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1401

présenté par

M. Diard, M. Dord, M. Gérard, M. Lazaro, M. Lorgeoux, Mme Marland-Militello,
M. Philippe Armand Martin, M. Nesme, M. Saint-Léger,
M. Terrot, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 66

À la dernière phrase de l'alinéa 9, substituer à la dernière occurrence du mot :

« lumineuse » ,

le mot :

« énergétique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision. L'efficacité lumineuse est un concept flou. Les termes « efficacité énergétique » sont plus précis et exprime l'énergie consommée par les sources pour produire une quantité donnée de lumière.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1204

présenté par

M. Diard, M. Dord, M. Gérard, M. Lazaro, M. Lorgeoux,
Mme Marland-Militello, M. Philippe Armand Martin, M. Nesme,
M. Saint-Léger, M. Terrot, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 66

À la dernière phrase de l'alinéa 9, substituer à la dernière occurrence du mot :

« lumineuse »,

le mot :

« énergétique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de précision. L'efficacité lumineuse est un concept flou. Les termes « efficacité énergétique » sont plus précis et exprime l'énergie consommée par les sources pour produire une quantité donnée de lumière.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1402

présenté par

M. Diard, M. Dord, M. Gérard, M. Lazaro, M. Lorgeoux, M. Philippe Armand Martin,
M. Nesme, M. Saint-Léger, M. Terrot, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 67

Après l'alinéa 4, insérer les deux alinéas suivants :

« IV bis. – Dans le code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 227-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 227-6-1.* – L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut mettre en demeure les autorités publiques de se conformer, dans un délai défini par elle, aux recommandations émises en application de l'article L. 227-3. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est souhaitable de donner à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires les moyens d'avoir un meilleur contrôle sur le fonctionnement des procédures et institutions, et aussi afin de favoriser le respect des engagements pris. Ainsi, elle s'imposerait auprès des acteurs publics comme une véritable Autorité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1205

présenté par

M. Diard, M. Dord, M. Gérard, M. Lazaro, M. Lorgeoux, M. Philippe Armand Martin,
M. Nesme, M. Saint-Léger, M. Terrot, M. Vandewalle et M. Zumkeller

ARTICLE 68

Après l'alinéa 27, insérer les deux alinéas suivants :

« Après l'article L. 227-6 du code de l'aviation civile, est inséré un article L. 227-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 227-6-1.* – L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut mettre en demeure les autorités publique de se conformer, dans un délai défini par elle, aux recommandations émises en application de l'article L. 227-3. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il est souhaitable de donner à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires les moyens d'avoir un meilleur contrôle sur le fonctionnement des procédures et institutions, et aussi afin de favoriser le respect des engagements pris. Ainsi, elle s'imposerait auprès des acteurs publics comme une véritable Autorité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1426

présenté par

M. Vandewalle, M. Bodin, M. Caillaud, M. Colombier, M. Couve,
M. Decool, M. Diard, M. Dord, M. Lazaro, M. Luca, M. Malherbe,
Mme Marland-Militello, M. Morel-A-L'Huissier, M. Perrut
M. Pinte, M. Poisson, M. Remiller, M. Roatta, Mme Tabarot
M. Terrot, M. Zumkeller et M. Beaudouin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 68, insérer l'article suivant :**

I. – Après l'avant-dernier alinéa de l'article L. 571-7 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ces limitations peuvent être adaptées aux situations locales par le représentant de l'État dans le département. »

II. – Après l'article L. 571-7 du même code, il est inséré un article L. 571-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 571-7-1.* – En vue de limiter les nuisances sonores résultant du trafic de l'aviation légère de loisirs ou d'écologie, le représentant de l'État dans chaque département peut fixer des limitations à ce trafic, en termes notamment de plages horaires ou de type d'appareils.

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions de protection civile.

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

En raison de l'étalement urbain et de l'augmentation du trafic d'aviation légère et d'hélicoptères, il devient nécessaire de limiter les nuisances sonores. A cet effet, le Préfet aurait le pouvoir de réguler ces activités, en termes notamment de plages horaires, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1427

présenté par

M. Vandewalle, M. Bodin, M. Caillaud, M. Colombier, M. Couve,
M. Decool, M. Diard, M. Dord, M. Lazaro, M. Luca, M. Malherbe,
Mme Marland-Militello, M. Morel-A-L'Huissier, M. Perrut, M. Pinte,
M. Poisson, M. Remiller, M. Roatta, Mme Tabarot, M. Terrot, M. Zumkeller et M. Beaudouin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 68, insérer l'article suivant :**

Après l'avant-dernier alinéa de l'article L. 571-7 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ces limitations peuvent être adaptées aux situations locales par le représentant de l'État dans le département. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En raison de l'étalement urbain et de l'augmentation du trafic d'aviation légère et d'hélicoptères, il devient nécessaire de limiter les nuisances sonores. A cet effet, le Préfet aurait le pouvoir de réguler ces activités.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1428

présenté par

M. Vandewalle, M. Bernier, M. Bodin, M. Loïc Bouvard, Mme Branget,
M. Philippe Briand, M. Calmégane, M. Chossy, M. Christ,
M. Decool, M. Diard, M. Dord, M. Dupont, M. Favennec, M. Gaudron,
M. Gonnot, M. Grosdidier, M. Guédon, M. Guibal, M. Herbillon,
M. Lazaro, Mme Louis-Carabin, Mme Marland-Militello, Mme Martinez,
M. Mathis, M. Christian Ménard, M. Nicolas, M. Paternotte,
Mme Pons, M. Remiller, M. Roubaud, M. Spagnou, Mme Tabarot, M. Terrot,
M. Teissier, M. Vanneste, Mme Vasseur, Mme Vautrin,
M. Beaudouin, M. Michel Voisin, M. Zumkeller, M. Lasbordes et Mme Marguerite Lamour

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 72, insérer l'article suivant :**

I. – L'État demande à l'Agence nationale des fréquences de rendre public et de fournir annuellement à chaque maire une carte de sa commune comportant la mention des emplacements et des champs d'émission des antennes et relais et autres équipements radioélectriques.

Cette carte est accompagnée d'une annexe précisant la date d'installation, les caractéristiques techniques et physiques des équipements, ainsi que la date du dernier contrôle technique réalisé.

II. – Les collectivités locales (communes ou le cas échéant leurs groupements) définissent le ou les périmètres dans lesquels l'installation des équipements mentionnés ci-dessus est autorisée.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les maires doivent pouvoir être informés de la cartographie des antennes relais sur leur territoire et ce afin de pouvoir informer en retour ses concitoyens. Il s'agit de suivre les recommandations du dernier rapport de l'AFSSET et de disposer d'informations précises sur les champs d'émission.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1429 Rect.

présenté par

M. Vandewalle, M. Bernier, M. Loïc Bouvard, Mme Branget,
M. Philippe Briand, M. Calmégane, M. Chossy, M. Christ, M. Couve,
M. Decool, M. Diard, M. Dord, M. Dupont, M. Favennec, M. Gaudron,
M. Gonnot, M. Grosdidier, M. Guédon, M. Guibal, M. Herbillon,
M. Lazaro, Mme Louis-Carabin, Mme Marland-Militello, Mme Martinez,
M. Mathis, M. Christian Ménard, M. Nicolas, M. Paternotte,
Mme Pons, M. Remiller, M. Roubaud, M. Spagnou, M. Terrot,
M. Teissier, M. Vanneste, Mme Vasseur, Mme Vautrin,
M. Beaudouin, M. Michel Voisin, M. Zumkeller et Mme Marguerite Lamour

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 72, insérer l'article suivant :**

La surveillance et la prévention des risques liés à l'installation d'antennes relais en matière d'environnement et de santé publique sont renforcées par les mesures suivantes :

- pour des motifs sanitaires, sont obligatoirement inscrits en langue française, sur tous les appareils de téléphonie mobile proposés à la vente, le débit d'absorption spécifique (DAS) et une mention claire et visible incitant l'utilisateur à limiter la durée d'utilisation de l'appareil de téléphonie mobile ;

- les publicités, notices d'utilisation et emballages des appareils de téléphonie mobile doivent comporter une information claire et visible concernant les risques liés à un usage intensif et toute publicité mentionnant un usage de ces appareils déconseillé ou prohibé par l'agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail est interdite.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Il s'agit de suivre les recommandations du dernier rapport de l'AFSSET qui préconise la réduction de l'exposition du public aux radiofréquences. Les consommateurs doivent pouvoir être informés des conséquences possibles de l'utilisation des appareils de téléphonie mobile.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1361

présenté par

M. Ciotti, M. Garraud, M. Remiller, M. Nesme, M. Vandewalle, M. Gandolfi-Scheit,
Mme Grommerch, M. Roatta, M. Ginesy, M. Suguenot, M. Lezeau, Mme Marland-Militello,
M. Salles, M. Philippe Martin, M. Guibal, M. Goujon, M. Luca, M. Tardy,
Mme Grosskost, M. Beaudouin, Mme Branget et M. Dord

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 78, insérer l'article suivant :**

Après l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541-10-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 541-10-1-1. – I. –* Par principe, dans un souci de développement durable et notamment pour lutter contre les déchets sur la voie publique, l'apposition de tracts publicitaires ou de prospectus sur les pare-brises des véhicules à moteur est interdite.

« *II. –* Par exception, le Maire peut, par arrêté, autoriser la distribution de tracts sur les véhicules à moteur, notamment s'il s'agit d'événements culturels particuliers et d'opérations en faveur des associations caritatives. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La fabrication et la distribution de ces tracts et prospectus ont des conséquences néfastes sur notre environnement. Les pare-brises de nos voitures ne sont pas épargnés par l'apposition de tracts ou de prospectus et, dans ce cas, c'est assez souvent sur la voie publique que ces papiers sont jetés.

Aussi, à l'heure où le développement durable constitue une priorité nationale, il apparaît nécessaire de limiter la distribution de tracts et de prospectus publicitaires et de garantir aux citoyens qui ne désirent pas disposer de ces publicités de ne pas les recevoir.

Ainsi cet amendement envisage d'interdire l'apposition d'un tract ou prospectus sur les pare-brises des véhicules en stationnement sauf autorisation expresse du Maire de la commune où se trouve le véhicule. Cette dernière disposition évitera que de nombreux prospectus ne soient jetés sur la voie publique et donne autorité au Maire de la commune qui pourra accorder des dérogations à cette interdiction notamment s'il s'agit d'associations caritatives.

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1359

présenté par

M. Ciotti, M. Garraud, M. Remiller, M. Nesme, M. Vandewalle, M. Gandolfi-Scheit,
 Mme Grommerch, M. Roatta, M. Ginesy, M. Suguenot, M. Lezeau, Mme Marland-Militello,
 M. Salles, M. Philippe Martin, M. Guibal, M. Goujon, M. Luca, M. Tardy,
 Mme Grosskost, M. Beaudouin, Mme Branget, M. Lecou, M. Dord et M. Roubaud

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 78, insérer l'article suivant :

Après l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541-10-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 541-10-1-1. – I. – Est interdite la distribution directe à domicile de publicité non adressée dès lors que l'opposition du destinataire est visible lors de la distribution, notamment à travers l'affichage, sur le dispositif destiné à la réception du courrier, d'un autocollant visible contenant un message clair et précis dans ce sens. Cet autocollant pourra être artisanal ou officiel.*

« II. – Le non-respect de cette interdiction est passible d'une amende dont le montant est fixé par voie réglementaire. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Chaque année, environ 18 milliards d'imprimés transitent dans nos boîtes aux lettres ce qui correspond en moyenne à 40 kg par foyer par an. Ces courriers non sollicités sont distribués à 60 % par les grandes surfaces alimentaires, à 20 % par les commerces locaux, à 12 % par les grandes surfaces spécialisées et à 8 % par les banques, les assurances, les agences immobilières, les services de réparation...

Aussi, à l'heure où le développement durable constitue une priorité nationale, il apparaît nécessaire de limiter la distribution de tracts et de prospectus publicitaires et de garantir aux citoyens qui ne désirent pas disposer de ces publicités de ne pas les recevoir.

Par ailleurs, afin de garantir le respect de la volonté du résident, il est proposé de prévoir une pénalité financière pour les publicitaires qui ne respecteraient pas l'interdiction de distribuer des tracts publicitaires dans les boîtes aux lettres sur lesquelles figurent l'autocollant « Stop pub ».

Cette amende existe déjà à Zurich, au Portugal et en Allemagne.